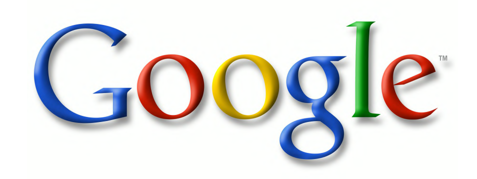



A 756,749 DUPL

ÉTUDES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

HISTOIRE

DES

GRANDES COMPAGNIES

DE

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DANS LEURS RAPPORTS FINANCIERS AVEC L'ÉTAT

PAR

EDMOND THÉRY

Directeur de "L'ÉCONOMISTE EUROPÉEN"

PARIS
ÉCONOMISTE EUROPÉEN
11, RUE MONSIGNY

1894

Hommage à l'auteur

HISTOIRE

DES

GRANDES COMPAGNIES FRANÇAISES

DE

CHEMINS DE FER

DANS LEURS RAPPORTS FINANCIERS AVEC L'ÉTAT

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

Sous l'Uniforme (librairie Calmann Lévy)........ 3f50

La Crise Financière (1882) (librairie de la Grande Encyclopédie financière et industrielle)........... » 75

La Question du Gaz à Paris (1882) — id. — 4

Le Rachat des Chemins de Fer par l'État — id. 1 »

L'Annuaire des Finances Françaises — id. — .... 10 »

L'Unification de la Dette Française. — Conversion et extinction progressive des divers Emprunts (1883).................................. 0 75

Les Chemins de Fer Économiques (1884). — Réseau de la Somme (librairie du *Progrès de la Somme*, à Amiens)............................. 0 60

Les Réformes Économiques nécessaires (Jules Lévy éditeur, 1886)............................ 3 »

La Concurrence du Saint-Gothard et le Chemin de fer de jonction (Rapport au Ministre du Commerce 1887)..............................

Les Conséquences du Percement du Simplon (Rapport au Ministre du Commerce 1888)........

Les Agences générales des Colonies Anglaises (Rapport au Ministre du Commerce 1889)........

La Question de l'Argent en 1892 (Broch. *Economiste Européen*) (Épuisé)...................... 1 »

La Question de l'Argent aux États-Unis en 1893 (Broch. *Économiste Européen*)............ 1 »

La Crise des Changes : La Baisse de l'Argent et ses conséquences. — La Situation monétaire du monde. — Le Bimétallisme-Universel (un volume *Économiste Européen*) 1894, 4e édition.......... 3 »

La Conférence Bimétallique Internationale de Londres : Préface et Documents (un volume *Économiste Européen*), sous presse............ 2 50

PARIS

IMPRIMERIE DE LA PRESSE, 16, RUE DU CROISSANT. — SIMART.

HISTOIRE

DES

Grandes Compagnies de Chemins de Fer Français

DANS LEURS RAPPORTS AVEC L'ÉTAT

I

Histoire des Chemins de fer français: Première période

L'histoire de nos Chemins de fer reproduit d'une manière très exacte les hésitations, les incertitudes et les contradictions que nous relevons dans notre histoire politique et surtout dans l'histoire de notre politique coloniale. A l'origine — période 1825 à 1835 — nos gouvernants crurent que les Chemins de fer n'auraient jamais une bien grande importance et qu'ils ne joueraient aucun rôle sérieux dans l'économie nationale. C'était assez logique, étant donnés les médiocres résultats des premières tentatives: aussi les plus anciennes concessions furent-elles données à perpétuité. Mais lorsque la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, dont la concession datait de 1826, substitua, au mois de juillet 1832, les locomotives à la traction par

chevaux et qu'elle ajouta des voitures à voyageurs à ses wagons de marchandises, les ingénieurs de l'Etat, pressentant les conséquences de la révolution qui allait s'accomplir dans l'industrie des transports, obtinrent la promulgation de deux lois (26 avril et 17 juillet 1833) qui furent le point de départ de la législation des Chemins de fer.

Par ces lois, l'Etat se réservait le droit du contrôle et de la surveillance des lignes et la fixation d'un tarif maximum que les concessionnaires ne pourraient relever sans l'autorisation expresse du Gouvernement. En outre, les concessions ne devaient être accordées que par un acte législatif et pour une période n'excédant pas 99 années. Enfin, à l'expiration des concessions, l'Etat devait entrer en possession des lignes concédées.

Ce sont les bases fondamentales du régime actuel.

En 1837, il y avait déjà 405 kilomètres de Chemins de fer concédés en France, dont 149 kilomètres en exploitation et 256 en construction. Parmi ces derniers figuraient, notamment, les lignes de Paris à Saint-Germain et de Paris à Versailles, rive gauche et rive droite. Mais nous étions fortement distancés par les pays voisins, et le Gouvernement, comprenant enfin les avantages immenses que l'Etat devait retirer du développement des voies ferrées, se décida à présenter au Parlement un certain nombre de projets de construction de lignes, conçus sur un plan d'ensemble et ayant

pour premier objet de relier Paris aux principales villes de France et aux frontières.

La Chambre des députés, reflétant les idées du grand public qui n'était pas encore bien fixé sur le rôle et l'avenir des Chemins de fer, discuta très longuement les projets ministériels... et les ajourna.

Le Gouvernement créa alors une grande Commission extra-parlementaire (28 octobre et 10 novembre 1837), avec mission d'examiner « *s'il conviendrait d'accorder, comme par le passé, l'exécution et l'exploitation des Chemins de fer à l'industrie privée, ou de les réserver à l'Etat* ».

La grande dispute était commencée : elle continue encore de nos jours.

La Commission de 1837, d'accord avec le Gouvernement, s'arrêta d'abord à un système mixte partageant les lignes à construire entre l'Etat et les Compagnies. C'est le Parlement qui devait effectuer le partage. Le rapport de la Commission admettait une clause de rachat en faveur de l'Etat après un délai de quinze années ; mais par une contradiction, explicable pour l'époque, elle concluait contre l'exploitation directe de l'Etat.

Le Gouvernement, s'appuyant sur les travaux de la Commission, présenta à la Chambre des députés, le 15 février 1838, un projet comprenant quatre lignes : 1° Paris à Douai, Lille et Valenciennes ; — 2° Paris à Rouen ; — 3° Paris à Orléans ; — 4° Avignon à Marseille. Comme on le voit, ce projet s'efforçait de réaliser le programme

primitif : relier Paris aux principaux centres et améliorer les conditions du transit à travers la France. C'est pour cette dernière raison qu'on voulait d'abord rattacher Marseille à Avignon, c'est-à-dire au Rhône. Le développement du réseau à construire — dont les quatre lignes ci-dessus étaient la préface — devait comprendre 4.400 kilomètres de voies ferrées.

Dans son exposé des motifs, le Ministre des travaux publics demandait que la construction, réglée d'après un ordre de priorité à établir, fût réservée à l'Etat, parce que l'Etat — dont le crédit était supérieur à celui des particuliers, qui n'avait pas à se préoccuper de l'amortissement des capitaux engagés mais dont les recettes budgétaires devaient trouver dans le développement de la prospérité nationale une large compensation aux sacrifices d'abord nécessaires — pouvait, seul, assurer une construction peu coûteuse et susceptible d'accorder des tarifs réduits. C'était le système de l'exécution directe des Chemins de fer par l'Etat ; mais comme le système de l'Angleterre — où le Gouvernement laissait la liberté la plus complète aux entreprises de voies ferrées sans aucune espèce d'ingérence ou de responsabilité pour l'Etat — avait de chauds partisans dans le Parlement, le Gouvernement chercha à concilier toutes les opinions en réservant à une loi ultérieure le mode d'exploitation.

La Commission parlementaire nommée pour exa-

miner le projet fut en grande majorité hostile au principe de la construction par l'Etat, et, après une très longue discussion, la Chambre, par 196 voix contre 69, donna raison à la Commission contre le Gouvernement. C'était donc l'abandon absolu à l'industrie privée de l'exécution et de l'exploitation des Chemins de fer.

Vers la fin de l'année 1838 le Gouvernement proposa — d'après ce dernier régime — la concession à des entreprises particulières des lignes de Paris à Rouen, de Rouen à Dieppe, de Paris à Orléans et de Lille à Dunkerque. Ces concessions furent immédiatement votées par le Parlement et, au commencement de l'année 1839, l'ensemble de toutes les concessions accordées s'élevait à 1.029 kilomètres, dont 183 en exploitation et 846 en construction ou à construire. Mais ces tiraillements et l'incertitude du régime définitif qu'on donnerait aux chemins de fer français avaient déjà trop longtemps paralysé l'initiative privée. Quand on put commencer enfin la construction des premières lignes importantes, l'Angleterre possédait déjà un réseau de 3.600 kilomètres, dont 2.310 en pleine exploitation.

II

Les premiers embarras financiers

La Crise de 1839 vint brusquement arrêter le mouvement — déterminé par l'exemple de l'Angleterre — qui portait les capitaux vers les nouvelles entreprises. Les premiers actionnaires, effrayés par la baisse générale des valeurs mobilières d'une part, et par les responsabilités qu'ils avaient prises en souscrivant leurs actions, refusèrent en masse d'effectuer les versements prévus et toutes les Sociétés nouvellement constituées furent acculées à la suspension des travaux et à la résiliation des concessions. A la fin de l'année 1839, le nombre des kilomètres en exploitation avait bien augmenté de 65 kilomètres par rapport à l'année précédente, mais le nombre des kilomètres en construction ou à construire était tombé de 846 à 327 : soit 519 kilomètre concédés en 1838 et abandonnés en 1839. La *Compagnie d'Orléans* avait seule résisté à la crise, mais elle se trouva quand même dans la nécessité de demander la restriction de sa concession et la modification de son cahier des charges, qui

était véritablement trop dangereux pour les actionnaires.

Cette première crise des chemins de fer a bien pour cause incidente la Crise économique de 1838-1839, mais la cause principale de l'inquiétude des capitaux doit être reportée aux conditions de construction que les ingénieurs de l'État avaient fait introduire dans les cahiers des charges. Au lieu de laisser, comme en Angleterre, liberté pleine et entière aux concessionnaires, le Gouvernement français avait, malgré le vote de la Chambre des députés, imposé sa volonté toute puissante aux nouvelles entreprises qui n'eurent ainsi qu'une apparence de liberté, l'État les maintenant, pour tous les détails de la construction et de l'exploitation, sous la dépendance absolue de ses ingénieurs.

La conséquence de ce régime bâtard fut d'amener le Parlement à modifier d'abord les conditions des cahiers des charges, puis de donner la garantie de l'État aux capitaux engagés dans les entreprises.

La *Compagnie d'Orléans* bénéficia la première de cette intervention du crédit de l'État. En 1840, elle reprit la totalité de sa concession primitive de Paris à Orléans (141 kilomètres), mais avec cette rectification que la période de la concession serait de 99 ans au lieu de 70, et que l'État garantirait aux 40 millions, que ses ingénieurs estimaient nécessaires pour la construction de la ligne, des gares et du matériel roulant : un intérêt de 3 0/0 et un amortissement de 1 0/0 pendant les 46 premières

années. Mais il fut bien entendu que les sommes déboursées par l'État à titre de *garantie d'intérêt* ne seraient que des avances que la Compagnie rembourserait avec les excédents du revenu de 4 0/0 net réservé aux actionnaires.

La garantie de l'Etat fut, dans l'espèce, purement nominale. En effet, les actionnaires de la Compagnie touchèrent 7 francs par action en 1840; 4 0/0 du capital versé en 1841, 1842 et 1843 et, dès l'année 1844, leur dividende fut de 39 fr. 25, pour s'élever successivement à 47 fr. 30 en 1845, à 61 fr. en 1846 et à 62 fr. 70 en 1847. La Chambre ne prévoyait cependant pas ces résultats en 1840, lorsque le Ministre des travaux publics lui présenta la première *Convention de garantie d'intérêts*. Elle critiqua amèrement la voie dans laquelle l'Etat s'engageait, mais, comme il fallait à tout prix sortir de l'impasse dans laquelle on se trouvait, cette première Convention fut finalement votée.

Les événements venaient d'ailleurs de prouver que les idées qui prévalaient en France, en matière d'association et de crédit, rendaient indispensable l'intervention de l'Etat dans la création des principales lignes ferrées qui étaient, par rapport au passé, des entreprises sans précédent et d'une importance gigantesque, eu égard à l'état de l'industrie, du commerce et de la fortune publique de l'époque.

Il ne faut pas oublier, en effet, que le *Commerce*

spécial de la France, qui a été de 4.412 millions de francs à l'importation et de 3.563 millions à l'exportation pour l'année 1892 (soit, au total, 9.975 millions de francs), n'était, en 1840, que de 747 millions à l'importation et de 695 à l'exportation (soit, au total, 1.442 millions de francs);

Que les recettes ordinaires de notre budget, qui sont évaluées à 3.439 millions de francs pour l'exercice 1894, étaient à peine de 1.160 millions en 1840 ;

Que l'ensemble des valeurs mobilières possédées par les capitalistes français, qui dépasse probablement de nos jours le chiffre de 85 milliards de francs, était à peine évalué à 20 milliards en 1840;

Enfin, que la circulation fiduciaire de la *Banque de France* — que nous devons, à juste raison, considérer comme un des principaux instruments de l'activité financière nationale — n'était, en 1840, que de 238 millions de francs, alors qu'elle atteint, en avril 1894, le chiffre quinze fois plus considérable de 3.512 millions.

III

Le Plan de 1842 et la Loi organique du 11 juin

Une nouvelle Commission fut nommée pour étudier à nouveau le régime définitif qu'il convenait d'adopter pour la construction des lignes, la forme du concours à demander à l'Etat (tout le monde reconnaissait la nécessité absolue de ce concours : les opinions ne variaient que dans la question de l'application), le mode de constitution et de fonctionnement des Sociétés à créer, les modifications à apporter aux concessions déjà accordées, le système d'exploitation des lignes ouvertes à la circulation, la détermination des tarifs à appliquer, etc. La Commission répondit d'une manière assez nette à toutes les questions posées par son programme, mais elle ne formula pas de conclusions précises en ce qui concernait l'exécution des voies. Elle maintint le régime bâtard, dont nous avons déjà parlé, sous prétexte que le choix de la construction par l'Etat ou par les Sociétés dépendait des circonstances et qu'on ne pouvait établir aucune

règle fixe à cet égard. C'était la formule des ingénieurs.

Pour les tarifs, la Commission décida que le cahier des charges ne fixerait qu'un *maximum* et que les Compagnies auraient la faculté de réduire leurs tarifs au-dessous de ce *maximum* en prévenant simplement l'Administration, mais qu'elles ne pourraient ensuite relever leurs prix sans l'autorisation expresse de ladite Administration. La base du *maximum* adopté fut, pour les voyageurs, le *minimum* des messageries, pour les marchandises de Grande vitesse le *minimum* du roulage accéléré, et le *minimum* du roulage ordinaire pour la Petite vitesse.

Enfin, la question du concours de l'Etat fut résolue dans le sens de la garantie d'intérêt. C'était, d'après les conclusions de la Commission, le meilleur moyen de rassurer les petits capitaux et de développer l'esprit d'association en les groupant autour d'entreprises destinées à augmenter, dans des proportions considérables, la productivité nationale. Dans la pensée de la Commission, cette garantie de l'Etat devait avoir également pour résultat d'activer le classement des actions des Compagnies, car en allouant un revenu fixe pendant la période de construction, on devait soustraire ces actions aux brusques mouvements de la spéculation dont les abus, au cours des années précédentes, avaient eu pour

conséquence d'éloigner des titres de Chemins de fer les capitaux de la petite épargne.

Nous devons constater, dès maintenant, que les prévisions de la Commission extra-parlementaire de 1840 se sont réalisées et que c'est grâce à cette forme de l'intervention de l'Etat, dans la construction des Chemins de fer, que les Compagnies ont pu rapidement achever les lignes concédées, que le public français s'est accoutumé — jusqu'aux points les plus reculés du territoire — à placer de l'argent sur du *papier*, et que le crédit de l'Etat lui-même a fort heureusement bénéficié de l'habitude prise, le jour où des nécessités patriotiques l'ont amené à réclamer, et sur une formidable échelle, le concours de l'épargne nationale.

Poussé par l'opinion publique, — presse, Chambres de Commerce, Conseils généraux — qui demandait énergiquement que la France imitât l'exemple de l'Angleterre, de la Belgique, de l'Autriche et de la Prusse — dont les réseaux étaient fort avancés, puisqu'en 1841 l'Europe comptait déjà plus de 6.000 kilomètres de voies ferrées en exploitation, sur lesquels la France figurait à peine pour 573 kilomètres — le Gouvernement, s'appuyant sur les travaux de la Commission extra-parlementaire élabora, en 1842, un programme complet de voies de communications rayonnant de Paris sur l'Angleterre, par Amiens et Dunkerque; sur la Belgique, par Lille et Valenciennes; sur la Prusse, par Nancy et Strasbourg; sur le littoral

méditerranéen, par Lyon, Avignon, Marseille, d'une part et Nîmes, Montpellier et Cette d'autre part; sur l'Espagne par Tours, Bordeaux et Bayonne; sur l'Océan, par un embranchement de Tours à Nantes; vers le centre de la France, par Bourges : système que complétaient une ligne de jonction de l'Océan à la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Cette, et une ligne de jonction du Rhône au Rhin, par Lyon et Mulhouse.

Ce projet — représentant 2.500 kilomètres de nouvelles lignes à construire, estimant à 150.000 fr. par kilomètre la part contributive de l'Etat et à 125.000 fr. par kilomètre celle des Compagnies à créer : soit 375 millions pour l'Etat et environ 315 millions pour l'industrie privée — devait soulever de formidables objections. Comme dans tous ses projets précédents le Gouvernement — sous l'influence indéracinable des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées — réservait à l'Etat la construction de la presque totalité des lignes nouvelles. Dans la combinaison ministérielle l'Etat devait acquérir les terrains nécessaires — les communes en fournissant gratuitement les deux tiers — et exécuter les ouvrages d'art et de terrassement aux frais du Trésor. Mais pour ne pas trop heurter le sentiment des Chambres, qui étaient franchement hostiles à l'exploitation directe de l'Etat, une fois l'infrastructure achevée, l'Etat devait passer les lignes à des Compagnies fermières qui exécuteraient la superstructure, les gares, les dépôts, et fourniraient

le matériel roulant et le mobilier nécessaires à l'exploitation.

Cette exploitation devait s'exercer par les Compagnies sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs de l'Etat, avec une durée de concession assez courte pour que celui-ci restât toujours maître des conditions générales de l'entreprise.

Mais la Chambre des députés persévéra dans sa manière de voir et, malgré les conclusions de sa Commission — conformes à celles du Ministère — elle vota le projet par 255 voix contre 83, amendé dans le sens de la construction par l'industrie privée. En décidant que les lignes proposées par le Gouvernement pourraient être concédées *en tout ou partie* à l'industrie privée, dans des conditions à déterminer par une loi spéciale à chaque concession, la Chambre des députés écartait la formule des ingénieurs et maintenait, conformément à l'opinion des Chambres de commerce et de la grande majorité du public, le système déjà voté par elle en 1838.

La Chambre des Pairs ayant, de son côté, consacré le vote de la Chambre, force fut donc au Gouvernement de s'incliner. Le projet, promulgué sous forme de loi, porte dans l'histoire de nos Chemins de fer le nom de *Loi du 11 juin 1842* et cette loi organique est restée, depuis lors, la base fondamentale du régime des voies ferrées en France.

Cette fameuse question du régime définitif —

que l'opposition des ingénieurs de l'Etat avait fait ajourner pendant plus de quatre années — se trouvant enfin résolue, l'industrie des Chemins de fer entra dans une période nouvelle et la France eut bientôt regagné le temps perdu.

La période 1842-1847 fut très brillante pour l'Europe en général et pour la France en particulier ; malheureusement la Crise économique déterminée, en France d'abord, en Angleterre ensuite, par la très mauvaise récolte de 1846-1847 provoqua sur les actions des Chemins de fer une débâcle d'autant plus violente que la spéculation européenne, encouragée par les résultats obtenus par les premières exploitations, était, depuis deux années, engagée à fond à la hausse sur toutes les valeurs mobilières.

Le commencement de l'année 1847 avait été très inquiétant pour le public français. La nécessité de faire face au déficit prévu sur les céréales ayant réduit l'encaisse métallique de la *Banque de France* à 60 millions de francs, celle-ci — afin de compenser l'énorme quantité d'espèces métalliques exportées pour les Etats-Unis et la Russie qui nous avaient fourni des céréales — fut obligée d'emprunter 30 millions en lingots d'or à la *Banque d'Angleterre* et de vendre une grosse partie de ses Rentes françaises 5 0/0 à l'empereur de Russie. Ces énergiques mesures ramenèrent la confiance : le numéraire revint à la *Banque de France*, la circulation monétaire reprit son assiette et la Bourse

de Paris se remettait à la hausse sur les actions des Chemins de fer lorsqu'une crise de crédit effroyable, due à une folle spéculation sur les grains, se déclara en Angleterre.

Les Consolidés anglais tombèrent en septembre à 78 3/4, après avoir coté 93 7/8 le 1er janvier, et les défaillances des maisons de banque et de commerce furent si nombreuses que, du mois d'août à la fin de décembre, on eut à enregistrer à Londres 194 faillites avec un passif total de 568 millions de francs. La *Banque d'Angleterre* éleva son escompte jusqu'à 8 0/0 et elle se trouva même acculée à une telle situation que le Gouvernement anglais — sur l'injonction formelle des commerçants de la Cité — se vit obligé de suspendre le 25 octobre 1847 les prescriptions de l'*Act* 1844, interdisant à la Banque une circulation fiduciaire supérieure à 500 millions de francs.

Les capitalistes anglais avaient souscrit une grande quantité d'actions des *Compagnies du Nord*, d'*Amiens à Boulogne*, de *Paris à Rouen* et de *Rouen au Havre*. Il restait des versements à effectuer sur ces actions et, au plus fort de la crise monétaire anglaise, c'est par paquets que ces titres arrivèrent sur le marché de Paris : La baisse se généralisa, les versements furent refusés par un grand nombre de souscripteurs, et il fallut réaliser à tout prix un nombre considérable d'actions de Chemins de fer en construction abandonnées par leurs propriétaires.

Plusieurs Compagnies se virent dans l'obligation de suspendre leurs travaux et la déchéance fut prononcée contre celles de Lyon, d'Avignon et de Bordeaux à Cette par Toulouse. Cependant, au bout de quelques mois, le calme finit par renaître dans les esprits : Dans le courant de décembre 1847 et les premiers jours de janvier 1848, les Rentes s'étaient sérieusement relevées : le 5 0/0 avait coté 117 fr. 50, après 113 fr. 35 le 16 septembre, et les actions des Chemins de fer suivaient aussi le mouvement de reprise, lorsque la Révolution du 24 février vint de nouveau tout démolir.

Pour donner une idée de la débâcle effroyable qui écrasa le Marché financier de Paris dans la période de cinq semaines qui suivit le 24 février 1848, il nous suffira de dire que le 5 avril le 5 0/0 cotait 50 francs après avoir fait 117 fr. 50 deux mois auparavant (c'est-à-dire 67 fr. 50 de baisse par rapport au 5 février de la même année) et le 3 0/0 : 32 fr. 50 après 80 fr. 20 le 2 janvier.

IV

La Situation des Chemins de fer au commencement de l'année 1848

L'année 1848 est une des dates les plus importantes de l'histoire de nos Chemins de fer : il est donc intéressant d'établir la situation de nos voies ferrées à cette époque, comparativement aux autres pays de l'Europe.

Dans le courant de l'année 1847, il avait été livré à l'exploitation, en France, 502 kilomètres de voies ferrées : Amiens à Abbeville : 45 kil.; Rouen au Havre : 96 kil.; Orléans à Bourges : 110 kil.; Creil à Compiègne : 33 kil.; Vierzon à Châteauroux : 57 kil.; du pont de la Durance au Pas-des-Lanciers (Avignon, Marseille) : 96 kil.; Abbeville à Neufchâtel : 65 kil. Ces 502 kilomètres, ajoutés aux 1.358 kilomètres déjà ouverts à la circulation au 31 décembre 1846, donnaient à l'ensemble du réseau français, exploité au 1er janvier 1848, un développement de 1.860 kilomètres.

Les lignes dont l'exploitation s'était faite d'une manière à peu près normale, eu égard à leur achè-

vement antérieur, présentaient les résultats suivants :

	Longueur	Coût kilométrique	Recettes kilométriques	Frais d'exploitation	Produit net	Cours des act.
Paris-Orléans ..	133	413.533	79.353	38 0/0	49.201	1.200
Paris-Rouen....	137	437.956	72.176	42 0/0	41.866	900
Strasbourg.....	140	321.428	17.122	70 0/0	5.137	160
Nord...........	338	355.050	45.858	40 0/0	27.508	510

Par rapport aux dépenses de premier établissement les produits nets avaient donc donné : 12 0/0 pour l'Orléans ; 9,5 0/0 pour Rouen ; 1,6 0/0 pour Strasbourg et 7,75 0/0 pour le Nord. Sauf le Strasbourg, toutes ces lignes étaient en augmentation de recettes sur l'année précédente.

En outre de ces excellents résultats, trois grands événements étaient survenus, dans le courant de décembre 1847 et de janvier 1848, qui avaient donné une vigoureuse reprise aux actions des Compagnies.

Le *Journal des Chemins de fer* du 1er janvier 1848 donnait la nouvelle suivante :

M. P. Talabot, directeur des *Chemins de fer d'Avignon à Marseille*, est arrivé le 25 décembre dernier (1847) sur la locomotive l'*Hirondelle* jusqu'à cette dernière ville. Ainsi, de ce côté, le dernier pas est fait, la voie existe, elle est libre ; encore quelques jours pour le déblaiement définitif et elle sera livrée au public.

La locomotive l'*Hirondelle*, marchant à petite vitesse, a franchi le souterrain de la Nerthe, long de 4.620 mètres, en 12 minutes. Cette traversée se fera, lors de

l'exploitation régulière, dans un délai beaucoup moins long.

Le lendemain, 26 décembre, M. l'ingénieur en chef du département s'est transporté sur la ligne pour accomplir la dernière formalité de la réception des travaux.

Or, ce fameux tunnel de la Nerthe était considéré, dans le monde des affaires, comme une difficulté presque insurmontable. Attaqué le 13 novembre 1843 (M. Talabot n'était pas superstitieux) 3 mois 20 jours après la promulgation de la loi de concession (24 juillet 1840), ce colossal travail, qui représentait 285.000 mètres cubes de rochers à extraire par les moyens rudimentaires dont on disposait alors, fut accompli en quatre années, 1 mois et 12 jours, et la ligne définitivement inaugurée le 9 janvier 1848.

Le *Courrier de Marseille* du 10 janvier racontait, dans des termes dithyrambiques, la traversée du tunnel par le train d'inauguration, contenant 600 invités :

En entrant sous la voûte, une émotion profonde s'est emparée de tous en pénétrant dans cet abîme ouvert dans les flancs de la montagne, sous une masse rocheuse de deux cents mètres de hauteur. Les ténèbres profondes (ne pas oublier que les wagons n'étaient pas éclairés) étaient par instant illuminées par les torches qu'agitaient de distance en distance les gardes du Chemin.

Les 4.600 mètres de percée ont été franchis en 8 minutes et demie. Après une halte d'un quart d'heure au Pas-des Lanciers, le convoi a repris sa course pour ne s'arrêter qu'à Saint-Chamas, où la musique du lieu l'a salué de ses fanfares, etc.

Bref, les invités, que M. Talabot monté sur la machine avait conduits en personne, partis de Marseille le matin à 8 h. 1/2, banquetèrent pendant 2 h. 1/2 à Arles, s'arrêtèrent plusieurs fois en route pour entendre les fanfares locales et rentrèrent à Marseille à 4 h. 35 du soir, ayant parcouru 172 kilomètres.

Jusqu'alors on mettait 13 heures en diligence pour aller de Marseille à Arles.

C'est à cette même époque que s'effectua la soudure des lignes allemandes et autrichiennes aux lignes françaises et belges, et le *Moniteur* du 24 janvier 1848 décrivait ainsi le trajet qu'on pouvait alors parcourir en Chemins de fer :

Aujourd'hui on peut aller de Tours à Woldenberg, sur la limite du grand-duché de Posen, en Prusse, sans quitter le chemin de fer : par Orléans, Paris, Bruxelles, Cologne, Hanovre, Berlin et Stettin. Cette immense ligne a 1.740 kilomètres ou 435 lieues de parcours. Elle est croisée par la ligne de 1.543 kilomètres ou 386 lieues de parcours, qui va de Hambourg à Cilly (direction de Trieste) par Berlin, Francfort-sur-l'Oder, Breslau et Vienne. On peut donc aller également par les voies de fer de Tours à Woldenberg, à Hambourg, à Vienne et à Berlin.

Trois semaines plus tard, le 16 février, le *Times* annonçait que le service de communications accélérées entre Londres et Paris serait ouvert à partir du 15 mars 1848.

A la date de cette époque, disait le journal de la Cité, les voyageurs seront transportés de Londres à Paris sans aucun autre moteur que la vapeur.

Il y aura, à partir du 15 mars, cinq grands convois de Boulogne à Paris chaque jour et un nombre correspondant de Paris à Boulogne. Un *train-estafette* partira de Paris à 8 heures du matin et parcourra la distance entre Paris et Boulogne en 5 heures 20 minutes.

Ce ne sera pas encore la vitesse des *trains-estafettes* qui parcourent, en Angleterre, 60 à 80 kilomètres à l'heure, mais ce sera déjà un grand progrès.

Un *steamer-estafette* correspondra avec les trains en question, de façon qu'un voyageur partant de Paris à 8 heures du matin arrivera à Londres vers 6 heures 1/2 du soir. Le trajet entre Paris et Londres, et *vice versa*, sera donc ainsi réduit à 10 heures environ.

Enfin, pour compléter la statistique des Chemins de fer en exploitation, au 1er janvier 1848, voici quel était à cette date le développement du réseau européen :

France......	1.860	kilomètres
Allemagne...	5.192	—
Angleterre...	5.900	—
Belgique....	732	—
Danemark..	184	—
Hollande....	246	—
Hongrie....	221	—
Italie.......	243	—
Pologne.....	285	—
Russie.....	67	—
Suisse.....	19	—
Total...	14.949	kilomètres

Les exploitations anglaises avaient surtout donne

de merveilleux résultats, que la spéculation française devait nécessairement utiliser pour escompter l'avenir de nos lignes ouvertes à la circulation, et même de celles dont la construction n'était pas encore achevée.

En 1846, le montant total des recettes anglaises avait été de 188.389.600 francs; en 1847, malgré la crise financière, ce total s'était élevé à 219.924.050 francs, en augmentation de 31 millions et demi sur l'année précédente. Les recettes moyennes par mille et par an s'étaient constamment maintenues, malgré les lignes nouvelles, aux environs de 80.000 francs depuis 1842. En 1847, elles étaient tombées à 71.550 francs, sous la double influence de la crise et de 960 nouveaux milles ouverts à la circulation; mais les bénéfices nets par rapport au capital dépensé étaient de 6 0/0 environ pour l'ensemble du réseau (5,31 0/0 en 1847) et certaines Compagnies — les plus anciennes — donnaient jusqu'à 15 0/0 à leurs actionnaires.

En France, nous avons vu que l'*Orléans* avait réalisé 12 0/0 net du capital engagé, le *Rouen* 9,05 et le *Nord* 7,75.

L'année 1848 se présentait donc sous des auspices très favorables pour les Chemins de fer français. La crise des céréales n'existait plus; la récolte de 1847 se présentait bien ; la crise monétaire, dont la France et l'Angleterre avaient si cruellement souffert dans le courant de l'année écoulée, était absolument réduite et le numéraire affluait de nou-

veau aux *Banques de France* et d'*Angleterre ;* le taux de l'escompte avait été réduit à 4 0/0 à Paris comme à Londres ; dans son discours d'ouverture de session, le roi Louis-Philippe avait dit aux Chambres, en parlant des travaux publics :

« Je compte sur votre concours pour mener à fin les grands travaux publics qui, en étendant à tout le royaume la rapidité et la facilité des communications, doivent ouvrir de nouvelles sources de prospérité. En même temps que des ressources suffisantes continueront d'être affectées à cette œuvre féconde, nous veillerons tous, avec une scrupuleuse économie, sur le bon emploi du revenu public, et j'ai la confiance que les recettes couvriront les dépenses dans le budget ordinaire de l'Etat qui vous sera incessamment présenté. »

Encouragée par cette situation d'ensemble que la politique intérieure ne semblait point devoir troubler, la spéculation parisienne s'était remise à la hausse sur les Chemins de fer... lorsque les Événements de février éclatèrent comme une bombe.

V

La Révolution de 1848

A la Révolution de 1830 — qui se fit avec le concours des grands banquiers de l'époque, — la Bourse de Paris resta fermée un seul jour et, le lendemain, le 5 0/0 monta de trois points.

A la Révolution du 24 février — faite surtout contre les banquiers, — la Bourse chôma deux semaines et se rouvrit avec une baisse effroyable sur toutes les valeurs.

Comme nous l'avons expliqué dans le chapitre précédent, la spéculation française et la spéculation anglaise, cette dernière jouant alors un rôle très important sur le marché financier de Paris, furent surprises en pleine position à la hausse sur l'ensemble des valeurs mobilières. Si l'on considère enfin, la profonde répercussion que les Evénements de Février eurent, au point de vue politique, dans toute l'Europe : on comprendra la double raison de la panique effroyable qui gagna les capitalistes de tous les pays.

A Paris, les Agents de change conseillèrent en vain le calme à leur clientèle : effrayés outre mesure des événements qui s'étaient produits depuis le 25 février : — démolition, par la populace, d'un grand nombre de gares sur les lignes du *Nord*, de *Saint-Germain* et de *Rouen ;* incendie de plusieurs ponts de chemins de fer : les ponts d'Asnières, de Bezons, de *Rouen au Havre* etc., — et, redoutant par-dessus tout, les intentions qu'on prêtait au Gouvernement provisoire à l'égard de la Rente et des Compagnies de Chemins de fer, les banquiers et les capitalistes de tout ordre cherchèrent à vendre leurs valeurs à n'importe quel prix, et comme la place était engagée à la hausse et que la contre-partie fit défaut sur toute la ligne, les cours s'effondrèrent sans aucune espèce de résistance.

Le 23 février, le 5 0/0 avait clôturé à 116 fr. 15, le 3 0/0 à 73 fr. 30, les actions de l'*Orléans* à 1.180, le *Paris-Rouen* à 858 75, l'*Avignon-Marseille* à 531 25 et le *Nord* à 540. Le 7 mars, jour de la réouverture de la Bourse, le 5 0/0 finit à 89, le 3 0/0 à 56 50, l'*Orléans* à 950, le *Paris-Rouen* à 550, l'*Avignon-Marseille* à 250 et le *Nord* à 370.

Ce n'était que le commencement ! Bientôt on apprenait que plusieurs grandes maisons de Banque (les maisons Charles Laffitte, Blount et Cᵉ, Fourchon, la Caisse Baudon, le Comptoir Ganneron) et un grand nombre de maisons moins importantes, avaient suspendu leurs paiements ; que la *Banque*

de France avait été débordée par des demandes de remboursements de billets et qu'en une seule journée son Encaisse, déjà réduite à 60 millions de francs, avait perdu par ce *run* 11.800.000 francs ; que les actionnaires des Compagnies refusaient en masse de verser les appels de fonds prévus pour leurs actions, etc... Et la baisse s'accentua de plus belle.

Puis, vers le 20 mars, on annonça que plusieurs Compagnies de Chemins de fer, entre autres l'*Orléans*, qui était cependant la plus prospère des entreprises de cette nature, se trouvaient dans l'impossibilité de tenir leurs engagements et que le Gouvernement provisoire voulait profiter de cette circonstance pour s'emparer des Chemins de fer sous le prétexte spécieux que toutes les Sociétés concessionnaires se trouvaient dans l'impuissance de terminer les travaux.

Enfin, le 4 avril, les membres du Gouvernement provisoire signèrent un décret par lequel, considérant que les Chemins de fer de *Paris à Orléans* et du *Centre* « *n'avaient plus un pouvoir suffisant pour assurer le service des transports* », ces deux Compagnies étaient placées sous le séquestre de l'Etat, et tous leurs produits appliqués aux besoins desdites entreprises.

Ce fut le coup de grâce et la Bourse du 5 avril restera dans nos annales financières, car c'est ce jour-là que le 5 0/0 a coté 50 francs.

Voici, d'ailleurs, un tableau intéressant donnant à six dates successives le cours de clôture des

principales valeurs et actions de Chemins de fer se négociant alors à la Bourse de Paris :

	1847		*1848*		
	2 janv.	31 déc.	23 fév.	7 mars	5 avril
Rentes :					
3 0/0...........	80 30	75 05	73 50	56 50	33 »
5 0/0...........	118 50	116 85	116 15	89 »	50 »
Actions :	—	—	—	—	—
Banq. de France	3.335 »	3.200 »	3.180 »	2.400 »	1.050 »
Chemins de fer :	—	—	—	—	—
Saint-Germain .	1.045 »	640 »	660 »	p. c. [1]	350 »
Versailles R. D.	360 »	307 »	295 »	p. c.	100 »
Versailles R. G.	252 »	195 »	195 »	p. c.	95 »
Orléans........	1.258 »	1.207 »	1.180 »	950 »	400 »
Paris-Rouen ...	916 »	906 »	858 »	550 »	280 »
Rouen-Havre ..	675 »	433 »	417 »	250 »	160 »
Avignon-Mars^lle	871 »	577 »	531 »	235 »	165 »
Strasbourg-Bâle	217 »	160 »	157 »	105 »	70 »
Centre.........	607 »	543 »	501 »	375 »	190 »
Amiens-Boulog^e	450 »	365 »	365 »	p. c.	160 »
Bordeaux......	562 »	486 »	475 »	405 »	380 »
Nord...........	642 »	547 »	540 »	370 »	305 »
Paris-Strasbourg	482 »	415 »	403 »	335 »	332 »
Tours-Nantes ..	487 »	393 »	380 »	325 »	325 »
Paris-Lyon.....	508 »	400 »	386 »	290 »	287 »

Les rentiers et porteurs d'actions de chemins de fer de 1848 ne furent pas à *la fête* du 1er janvier au 5 avril.

Le décret du 4 avril visant les Compagnies d'*Orléans* et de *Rouen* donna lieu aux plus vives récriminations soit à la Bourse, soit dans le monde des affaires, et toutes les Compagnies convoquèrent des

(1) p. c. signifie *pas de cours.*

Assemblées extraordinaires pour délibérer sur la question de la reprise définitive de tous les réseaux par l'Etat, question que le Gouvernement provisoire voulait décidément résoudre dans le sens de l'affirmative, malgré les démentis donnés par quelques organes officieux.

Le 12 avril, M. Garnier-Pagès, membre du Gouvernement provisoire et délégué aux finances, convoqua les représentants des diverses Compagnies pour leur faire connaître officiellement que l'Etat avait l'intention d'acquérir la propriété des Chemins de fer et d'assurer, lui-même et directement, l'exploitation des lignes. D'après M. Garnier-Pagès, cette mesure était dictée par les tentatives de destruction dont les voies et les gares avaient été l'objet pendant la Révolution, et par les grèves qui s'étaient produites dans le personnel ouvrier de quelques Compagnies et qui avaient mis ces dernières dans l'impossibilité de continuer leur service réglementaire. Enfin le Ministre ajoutait que les voies en construction ne pourraient jamais être terminées, parce que les circonstances ne permettraient pas de longtemps aux Sociétés concessionnaires de réaliser les fonds nécessaires à leur achèvement.

M. Garnier-Pagès reconnaissait que le problème était singulièrement difficile à résoudre, parce que si les conditions de rachat étaient de nature à satisfaire les actionnaires des Compagnies, le peuple protesterait en disant qu'on sacrifiait ses intérêts

et, inversement, si les conditions convenaient au peuple, les actionnaires seraient mécontents et crieraient à la spoliation.

D'après le délégué du Gouvernement, les bases du rachat pouvaient s'établir sur les cours des actions à la Bourse du 15 février précédent en convertissant ces actions en Rente 5 0/0, et il terminait en déclarant qu'il désirait recevoir les observations des représentants des Compagnies, mais qu'il croyait qu'il était de l'intérêt de ces Compagnies de s'entendre avec lui, sans attendre la réunion de l'Assemblée constituante, parce qu'il avait la conviction que les actionnaires obtiendraient ainsi des conditions plus avantageuses.

L'éloquence de M. Garnier-Pagès ne put convaincre les délégués qui, par l'intermédiaire de MM. Bartholony *(Orléans)*, Denis-Benoist (*Rouen*), Ch. Laffitte *(Havre)*, Léon Faucher *(Strasbourg)* et J. de Rothschild *(Nord)* — répondirent qu'ils regrettaient *beaucoup* de ne pouvoir suivre le Gouvernement, *mais* parce que la voie où il voulait s'engager leur semblait à la fois préjudiciable pour les intérêts du pays et pour ceux des actionnaires qu'ils représentaient.

M. Léon Faucher répondit même : « Les folies « de la Monarchie sont la cause de l'état déplorable « des affaires ; la République doit prendre garde de « les empirer par une manifestation intempes- « tive ».

Bref, on ne s'entendit pas, et le Gouvernement provisoire n'osa réaliser la mesure par simple voie de décret. Les élections eurent lieu vers la fin du mois d'avril et, dès les premiers jours du mois de mai, le *Moniteur* publia un Rapport à l'Assemblée constituante sur la situation économique et financière de la France, rapport dont le passage suivant visait la question du rachat des Chemins de fer :

Maintenant, citoyens, voici une question plus grave : celle des Chemins de fer. Nous avons pensé, nous pensons encore, que l'existence des Compagnies financières, conforme au principe du Gouvernement monarchique, du Gouvernement aristocratique, du Gouvernement fédéral, est radicalement incompatible avec le principe d'un Gouvernement républicain, démocratique et unitaire. Dans un rapport que j'ai présenté au Gouvernement provisoire sont exposées toutes les principales raisons qui me paraissent militer victorieusement en faveur de cette opinion. Ce rapport, avec le projet de décret qui l'accompagne, sera soumis, au premier jour, à votre examen et à vos décisions... En même temps, on vous exposera les moyens d'exécution qui sont simples et faciles, puisque, *à tout prendre*, il s'agit *simplement* d'échanger une valeur et un revenu contre une valeur et un autre revenu.

Comme on le voit, le Ministre des finances n'y allait pas par quatre chemins : pour reprendre aux Compagnies ce que la loi leur avait accordé, il suffisait de proclamer que le principe des Compagnies financières, compatible avec un Gouvernement fédéral (c'était pour l'Amérique et la Suisse) ne l'était pas avec un Gouvernement démocratique et uni-

taire et de procéder ensuite au simple échange d'un papier contre un autre papier.

C'était de la véritable ***économie politique!*** Dans le rapport présenté à l'Assemblée (séance du 17 mai) les ***nécessités du rachat*** étaient exposées de la manière suivante :

La situation des Compagnies, de toutes les Compagnies, presque sans exception, est extrêmement grave. Parmi celles qui sont en exploitation, les plus puissantes, celles dont la prospérité semblait inébranlable, ont suspendu leurs paiements. Pour ne pas s'acquitter de ce qu'elles doivent au Trésor d'autres en sont réduites à invoquer l'extrême raison de la force majeure. Le reste est dans un état pire encore; il n'en est pas une seule qui puisse continuer ses travaux dans les conditions du cahier des charges. Si vous ne décrétez pas le rachat, il faudra nécessairement que vous prêtiez à ces Compagnies l'argent ou le crédit de l'Etat, ou bien que vous autorisiez, ici, une large diminution des travaux; ce sera leur absolue cessation.

Ce n'est pas tout. On ne peut se dissimuler que les Compagnies inspirent généralement de la répugnance; cette répugnance s'est manifestée d'une manière funeste dans les premiers jours qui ont suivi la Révolution : la justice du pays a dû intervenir; mais si elle a réprimé des actes coupables, *elle n'a pu détruire l'hostilité des sentiments*.

Dans l'intérieur même de leur service, les Compagnies rencontrent un mauvais vouloir opiniâtre ; si bien que le Pouvoir est obligé d'intervenir sans cesse dans ces incessantes querelles, et que, dans une circonstance extrêmement pressante, il a dû pousser la protection jusqu'au séquestre (*Orléans-Centre*).

La gestion des Compagnies, mauvaise en principe,

est donc, en fait, désormais impossible. Et, par conséquent, je le répète, il y a pour nous nécessité impérieuse d'aviser, dans l'intérêt de l'Etat, dans l'intérêt des travailleurs, dans l'intérêt des nombreuses industries que les Chemins de fer entretiennent, et *surtout* dans l'intérêt des actionnaires qui se trouvent aujourd'hui placés dans cette alternative, ou de verser de l'argent qu'ils n'ont pas, ou d'encourir la déchéance de leurs titres.

Par les faits qui se passent depuis plusieurs mois, la faiblesse, l'impuissance du crédit privé a été clairement découverte. L'Etat *seul* a le pouvoir et l'énergie de dominer l'ensemble de la situation où nous a jetés la brusque disparition de l'ancien Gouvernement. Il est bon que la France et l'Europe en reçoivent une éclatante preuve.

Quel tableau ! et quelle différence entre la situation des Chemins de fer au commencement de l'année, et celle que le Gouvernement provisoire révélait vers le milieu de mai.

Cet *Exposé des Motifs*, signé des membres de la Commission exécutive du Gouvernement : Arago, Garnier-Pagès, Marie, Lamartine, Ledru-Rollin, était contresigné par M. E. Duclerc comme Ministre des finances.

Nous devons à la vérité historique de constater qu'il fut mal accueilli par l'Assemblée et qu'un grand nombre de députés — républicains cependant — considérèrent comme fort dangereuse, et en tous les cas fort aléatoire, une opération destinée à augmenter formidablement la Dette de l'Etat... et cela à un moment où le Trésor était vide, où le

crédit public s'était resserré au delà de toute limite, où le Gouvernement avait dû intervenir pour sauver la pauvre Encaisse métallique de la Banque de France, réduite à 49 millions de francs, et décréter le *cours forcé* des billets de banque.

Le Comité des finances, auquel le projet de rachat avait été renvoyé, nomma une Sous-Commission, de même que le Comité des travaux publics. On se mit vigoureusement à l'étude et, après trois semaines d'enquêtes et de discussions, le Comité des finances repoussa le projet en déclarant qu'il n'y avait ni nécessité, ni utilité à l'expropriation, et que, de plus, cette opération aggraverait considérablement l'état du Trésor et les difficultés financières du Gouvernement. Il démontra, en outre, l'insuffisance notoire des indemnités proposées. Le Comité des travaux publics adopta, il est vrai, le principe du projet, mais il l'amenda en décidant que « pour l'indemnité due aux actionnaires « de ces Chemins, l'Etat leur offrirait un prix « établi d'après le cours de leurs actions respec- « tives à la Bourse de Paris pendant les douze « mois qui avaient précédé la Révolution du 24 fé- « vrier. »

C'était la transformation radicale, sinon l'enterrement absolu, du projet gouvernemental. Les actions des Chemins de fer et les Rentes elles-mêmes se raffermirent un peu. La discussion des rapports des Comités devait avoir lieu vers la fin du mois de juin, mais les événements politiques survenus

à cette époque (Evénements de juin) ne le permirent point.

Le projet de rachat portait sur les lignes ci-après, évaluées en capital à la somme totale de 955 millions, sur laquelle l'Etat — d'après les calculs de M. Duclerc — aurait eu à payer 623 millions et demi : Paris à Saint-Germain, — Paris à Versailles (les deux lignes), — Paris à Orléans, — Paris à la frontière belge, — Paris à Rouen, — Rouen au Havre, — Amiens à Boulogne, — Paris à Strasbourg, — Strasbourg à Bâle, — Paris à Lyon, — Tours à Nantes, etc...

En un mot, c'était la reprise de tous les réseaux que la Chambre de 1842 avait décidé, malgré le Gouvernement du roi Louis-Philippe, de concéder à l'industrie privée.

L'incertitude sur la solution à intervenir dura encore quelques semaines. Enfin, le 3 juillet, M. Goudchaux, le Ministre des finances du nouveau Gouvernement, répondant à une interpellation de son prédécesseur, M. Duclerc, annonça à l'Assemblée nationale que le Ministère renonçait à la proposition de rachat.

Le Gouvernement fit alors tous les efforts possibles pour relever la situation et le crédit des Compagnies concessionnaires : mais la secousse avait été trop violente et l'équilibre ne se rétablit définitivement que dans le courant de l'année 1852, lorsqu'on songea à la grande opération de la fusion.

VI

La Formation des six grands Réseaux

Le Gouvernement de Décembre a trop mérité les sanglantes critiques de l'histoire pour qu'on puisse, un seul moment, songer à le défendre. Cependant nous avons le devoir de constater loyalement que la conception de la fusion des petites Compagnies — qui déchiquetaient le territoire de la France en d'innombrables exploitations — en six grands réseaux d'intérêt général, fut une conception des plus heureuses. L'intérêt public l'imposait absolument et sa réalisation eut les résultats les plus féconds, non seulement pour les actionnaires de toutes ces entreprises, aux trois quarts ruinées, mais aussi, et surtout, pour l'industrie et le commerce de la France.

Les 3.521 kilomètres de Chemins de fer français, en exploitation au 1er janvier 1852, étaient répartis, outre les grandes lignes énumérées d'autre part, entre une vingtaine de petites Compagnies, greffées sur le prolongement des grandes artères pour desservir, soit des régions industrielles, soit des cen-

tres commerciaux plus ou moins importants, mais que leur position géographique avait laissés en dehors du tracé rayonnant de Paris aux frontières.

« Ces diverses constructions de lignes, — dit fort justement M. Octave Noël dans la remarquable étude qu'il a publiée dans le *Dictionnaire des Finances* — s'étaient, en conséquence, effectuées, lambeau par lambeau, et l'achèvement en avait été confié à un nombre considérable de Sociétés ou d'entreprises étrangères les unes aux autres et n'ayant entre elles d'autres rapports que ceux qu'exigeaient le transport des marchandises ou le trafic ordinaire d'un point quelconque de la France à l'autre.

« Les inconvénients de cette division du réseau n'avaient pas tardé à se faire jour. Les dépenses d'exploitation, moindres sur les lignes importantes et de grand trafic, s'élevaient à des proportions souvent ruineuses sur les autres; les prix de transport et les *maxima* de tarifs n'offraient aucune homogénéité; le service se faisait mal, sans unité et sans règle, et les transbordements multipliés des voyageurs et des marchandises, en nuisant au développement des transactions, accroissaient sensiblement les frais d'administration déjà trop considérables, eu égard aux recettes réalisées. »

A ce tableau rigoureusement exact de l'état du réseau français en 1852, il faut ajouter cette considération que la misère dans laquelle végétaient ces

petites Compagnies, et le discrédit dont elles étaient naturellement frappées, rendaient toute amélioration de trafic impossible et paralysaient d'une manière évidente le développement du réseau.

Et, cependant, la situation des Grandes Compagnies s'était singulièrement améliorée depuis 1848. Du 31 décembre 1848 au 31 décembre 1851, le nombre des lignes exploitées s'était accru de 1.489 kilomètres, et le chiffre des recettes avait toujours progressé.

Voici les résultats d'ensemble de tous les Chemins de fer français pendant cette période :

Années	Long moyenne	Recettes brutes		Total	Moyenne kilom.
		Voyag Gr.vit.	Petite vitesse		
	Kilom.	Francs	Francs	Francs	Francs
1849	2.032	38.947.622	29.035.055	67.982.677	33.456
1850	2.651	53.162.113	37.817.193	90.979.306	34.315
1851	3.034	62.409.773	40.900.113	103.329.597	34.051

Parmi les Compagnies dont le trafic s'était particulièrement développé, nous citerons :

Compagnies	Recettes brutes totales 1849	1850	1851
—	—	—	—
Nord.........	19.326.479	23.694.894	26.332.037
Orléans......	10.128.613	9.960.448	10.440.207
Centre.......	3.318.954	3.761.443	4.169.173
Bordeaux....	3.906.017	4.032.628	4.981.915
Nantes.......	971.484	1.633.295	2.286.922
Strasbourg...	1.320.962	5.725.730	7.738.106
Marseille.....	2.831.018	3.380.214	5.536.194
Lyon........	Construction	7.903.101	12.410.094
St-Germain ..	1.671.328	1.970.328	2.190.842

En ne considérant que les Compagnies dont l'exploitation avait été complète, les chiffres ci-dessus représentaient comme revenu net de toute charge : Pour l'*Orléans* 12,8 0/0 du capital social ; pour le *Nord* 8 0/0; pour le *Saint-Germain* 7,3 0/0; pour le *Centre* 6,3 0/0. Le revenu net des autres Compagnies était encore inférieur à 5 0/0, mais la progression des recettes permettait d'espérer, avant peu d'années, de superbes dividendes pour les actionnaires.

La construction avait pourtant donné de désagréables surprises aux actionnaires de ces premières Compagnies ; les ingénieurs s'étaient généralement trompés de 25 à 50 0/0 dans leurs calculs des frais de construction et voici les dépenses kilométriques de premier établissement que nous relevons pour les principales Compagnies existant au 1er janvier 1852 : *Versailles R. G* 1.234.000 fr. par kilomètre, — *Saint-Germain* 847.000 fr., — *Sceaux* 545.440 fr., — *Le Havre* 529.316 fr., — *Versailles R. D.* 500.000 fr., — *Rouen* 496.350 fr., — *Orléans* 466.160 fr., — *Bâle* 321.780 fr., — *Nord* 313.400 francs, etc.

Or, malgré l'énormité de ces dépenses de premier établissement, qui exigeaient — eu égard aux frais d'exploitation variant alors de 45 à 65 0/0 des recettes brutes — 35 à 40.000 francs de recettes kilométriques pour pouvoir donner un dividende de 5 0/0 au capital social, les anciennes Compagnies prospéraient car, en 1851, — pour ne citer que les

principales — le *Saint-Germain* avait réalisé 96.000 fr. de recettes par kilomètre; l'*Orléans*, 80.000 fr. ; le *Rouen*, 63.500 fr. ; le *Nord*, 40.600 fr. ; le *Havre*, 38. 300 fr. ; le *Marseille*, 29.500 fr., etc.

Mais les nouvelles lignes bloquées dans des régions peu productives, écrasées par des dépenses d'administration hors de proportion avec les résultats à espérer, vivaient péniblement aux crochets de l'Etat et lassaient la patience de leurs commanditaires.

Cet état de choses était préjudiciable au commerce et à l'industrie, parce qu'il paralysait le développement des voies ferrées en France ; et au Trésor public, parce qu'il était sollicité de tous les côtés, les capitaux ne voulant plus entrer dans des entreprises de Chemins de fer sans garantie de l'État.

Le Gouvernement de l'Empire, se rendant d'ailleurs aux légitimes réclamations qui s'élevaient de toutes parts en faveur de l'unification générale des services de transport, poussa les Compagnies à se grouper et profita de cette concentration pour mettre à la charge des grandes unités ainsi créées, l'exploitation onéreuse des petites lignes, et la charge des voies nouvelles dont le pays réclamait impérieusement la création.

On peut dire que la fusion en six grands réseaux des 28 Compagnies qui existaient au 1er janvier 1852, et les *Conventions de 1859* qui vinrent couronner l'œuvre de cette concentration, ont eu pour

conséquence la construction du ***Second Réseau,*** comme d'ailleurs les ***Conventions de 1883*** — si injustement attaquées aujourd'hui — auront eu pour résultat absolument certain l'achèvement du ***Troisième Réseau*** que l'Etat n'aurait pu mener à bonne fin sans graves inconvénients pour ses finances.

Certes, il est facile de critiquer, après coup, et de déplorer qu'on ait fait la part trop belle aux actionnaires des grandes Compagnies. C'est le reproche qu'on adressait, avant 1883, aux ***Conventions de 1859***; c'est le même reproche qu'on formule aujourd'hui à l'égard des ***Conventions de 1883*** baptisées pour la circonstance, de ***Conventions scélérates.*** La haine du capital hypnotise à ce point des hommes politiques — d'ailleurs très intelligents et très respectables à tous égards — qu'ils perdent absolument de vue le point de départ pour ne considérer que l'arrivée, et qui oublient, en calculant le soi-disant bénéfice des actionnaires, les avantages incalculables (***incalculables***, répétons-le bien) que l'Etat, c'est-à-dire tout le monde, a retiré des Chemins de fer, tels qu'ils fonctionnent aujourd'hui.

Nous reviendrons sur ce point spécial quand nous aurons donné les chiffres d'ensemble du capital privé engagé dans les entreprises de Chemins de fer, et la part contributive de l'Etat dans ces mêmes entreprises. Nous espérons établir, par des calculs irréfutables, que le bénéfice que le

capital privé retire actuellement de l'exploitation des Chemins de fer est un revenu plutôt trop faible qu'exagéré et, qu'au contraire, sous l'apparence de larges subventions, l'Etat s'est réservé la part du renard pour le présent et la part du lion pour l'avenir.

VII

Résultats de la Fusion

Pour en revenir à notre historique, le plus grand avantage que le commerce et l'industrie de la France retirèrent de la fusion des Compagnies en six grands réseaux d'intérêt général (***Nord*** et ***Orléans*** : 1852 — ***Est*** et ***Midi*** : 1853 — ***Ouest*** : 1855 — ***P.-L.-M.*** : 1852 et 1857), fut — indépendamment de la création de nouvelles voies, de l'unification des services, de l'accélération de la vitesse, de l'amélioration des voitures à voyageurs, etc. — un abaissement considérable des tarifs de transports.

En 1841, le tarif moyen kilométrique des voyageurs était de 7 centimes ; en 1853, il était encore de 6 cent, 6 ; en 1860, après la signature des ***Conventions de 1859*** — le tarif moyen était tombé à 5 cent, 6. Pour les marchandises, le tarif moyen, en 1841, était de 12 cent. par tonne et par kilomètre. — En 1853, le tarif moyen kilométrique s'était déjà abaissé à 8 cent, 2 ; mais en 1860 nous le trouvons à 6 cent, 92.

Traduisons ces résultats en chiffres clairs :

En 1860, le réseau en exploitation comprenait 9.439 kilomètres (il avait plus que doublé en cinq années), et la recette totale de tout le réseau fut de 142.314.558 fr. pour les voyageurs et du 216.039.307 francs pour les marchandises.

Le nombre de kilomètres parcourus par les voyageurs fut exactement de 2.521.201.667 et le parcours des marchandises de 3.119.946.899 tonnes kilométriques.

L'économie entre 1853 et 1860 ayant été de 1 centime par kilomètre pour les voyageurs, et de 1 c. 3 pour la tonne kilométrique, le public français a bénéficié en 1860, par rapport aux tarifs de 1853, de :

Voyageurs	25.212.000 fr.
Marchandises	40.050.000
Total de l'économie...	65.262.000 fr.

Et on remarquera que nous n'établissons la comparaison qu'avec les tarifs de 1853 et non avec ceux de 1841.

En 1853, l'impôt de la grande vitesse avait fait entrer 2.948.000 francs dans les caisses de l'Etat.

En 1860, le même impôt a produit la somme de 20.831.176 fr. C'est le bénéfice visible que l'Etat retirait alors de l'industrie des Chemins de fer. Et ce bénéfice était bien *réel* puisqu'en 1841, alors qu'il n'y avait que 573 kilomètres de lignes en exploitation, le même impôt n'avait donné que

305.600 fr. Et nous négligeons les autres sources multiples d'impôts que l'accroissement de l'activité industrielle et commerciale, dû aux Chemins de fer, procurait à l'Etat. Pour ne citer qu'un seul fait, les droits de douane à l'importation et à l'exportation, qui étaient de 116 millions de francs en 1840, avaient atteint le chiffre de 134 millions de francs en 1860.

Au 31 décembre 1859, la part contributive de l'Etat dans la construction des Chemins de fer s'élevait exactement à 783.530.000 francs. En ne tenant compte que de l'impôt sur les transports à grande vitesse, les dépenses de l'Etat représentaient déjà un intérêt annuel de 2,65 0/0.

Il serait à souhaiter que toutes les dépenses *extraordinaires* de l'Etat eussent été faites, dans le passé, d'une manière aussi intelligente et surtout aussi productive.

VIII

Les Conventions de 1859

Le principe des Conventions de 1859 était de faire garantir par l'Etat aux Compagnies—pendant 50 années à partir du 1er janvier 1864 pour la *Compagnie de l'Est*, et du 1er janvier 1865 pour les autres Compagnies — l'intérêt, calculé à 4 0/0, et l'amortissement, calculé au même taux, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le *Nouveau Réseau.*

Par application de ces Conventions, les concessions de chacune des six grandes Compagnies furent réparties en deux catégories : l'*Ancien Réseau*, comprenant la presque totalité des lignes concédées avant la grande fusion, c'est-à-dire avant 1857 ; le *Nouveau Réseau*, composé des lignes concédées depuis cette époque.

Ainsi que nous l'avons déjà expliqué, le but de ces *Conventions*, — comme d'ailleurs celui des *Conventions de 1883*,—était non pas d'augmenter le bénéfice des grandes Compagnies (nous verrons, en examinant la situation spéciale de chacune des

Compagnies, que leurs actionnaires auraient beaucoup plus gagné à ne pas étendre leur exploitation), mais de permettre au contraire, à l'Etat, de faire achever, sans trop de charges pour les contribuables, les lignes du *Nouveau Réseau* en utilisant l'expérience et le crédit des Grandes Compagnies et en demandant à l'*Ancien Réseau* une portion de ses bénéfices pour alléger les charges dont l'exploitation des lignes nouvelles devait être affectée.

Il ne faut pas oublier, en effet, que l'*Ancien Réseau* n'avait pas fait usage de la garantie de l'Etat. Les résultats de son exploitation permettaient non seulement de faire face au service des obligations, mais encore de répartir un fort beau dividende aux actions. Or, les *Conventions de 1859* garantissaient au *Nouveau Réseau* un simple intérêt de 4 0/0 — soit, avec l'amortissement, une garantie générale de 4,655 0/0 du capital effectivement dépensé — avec cette réserve formelle que ce capital ne pourrait, dans aucun cas, dépasser la somme fixée par chacune des Conventions des six Compagnies.

Mais, en 1859, le cours moyen des obligations 3 0/0 n'était encore que de 288 francs environ. Ce qui revient à dire que les Compagnies empruntaient au taux de 5,75 0/0 environ : intérêt et amortissement compris. Or, la différence de 1,10 0/0 devait être supportée par les bénéfices de l'*Ancien Réseau*.

En compensation de ce sacrifice, il fut cependant convenu que ce prélèvement, en faveur du *Nouveau Réseau*, ne fonctionnerait que lorsque les produits nets de l'exploitation de l'*Ancien* auraient permis de distribuer aux actionnaires des Compagnies un dividende établi d'après la moyenne des cinq dernières années précédant les Conventions.

Le dividende réservé à chaque Compagnie fut fixé aux chiffres suivants : *Est*, 38 fr. — *Lyon*, 47 fr. — *Midi*, 35 fr. — *Nord*, 50 fr. — *Orléans*, 51 fr. — *Ouest*, 35 fr.

Ainsi donc, à partir de 1864 pour la Compagnie de l'Est, et de 1865 pour les cinq autres Compagnies, chaque Compagnie créa des comptes distincts pour l'*Ancien Réseau* et le *Nouveau Réseau*. Sur le produit net de l'*Ancien*, on prélevait d'abord 5,75 0/0 du capital-obligations dont il était grevé, puis 1,10 0/0 du capital engagé dans le *Nouveau*, et, enfin, le dividende réservé aux actions. Après ces trois prélèvements, le surplus devait s'ajouter au produit du *Nouveau Réseau*.

Si les produits nets de ce dernier, augmentés du surplus de l'*Ancien*, ne suffisaient pas pour fournir les 4,655 0/0 garanti par l'Etat, celui-ci intervenait pour parfaire la différence. Mais les sommes que l'Etat avançait alors devaient lui être remboursées, avec intérêts de 4 0/0 l'an, quand les produits nets des lignes du *Nouveau Réseau*, augmentés du versement imposé à l'*Ancien Réseau*, dépasseraient l'annuité de garantie.

Les *Conventions de 1859* prévoyaient également un droit de partage pour l'Etat des bénéfices des Compagnies au delà d'un certain chiffre. Mais le prélèvement du 1,10 0/0 au profit du capital du *Nouveau Réseau*, qui est toujours allé en s'augmentant, a rendu illusoire ce droit de partage.

Grâce à cette combinaison, l'Etat — dont le crédit n'était alors guère florissant, puisqu'au mois de mai 1859 (un mois avant la signature des Conventions) le 3 0/0 avait coté : 60 fr. 50, le 4 0/0 : 78 fr. 50 et le 4 1/2 0/0 : 87 fr. 75 — assurait la construction des lignes secondaires françaises sans engager sérieusement les finances nationales.

Voici comment furent classés les 16.352 kilomètres concédés au moment de la signature des Conventions, sur lesquels 9.061 étaient en exploitation et 7.291 en construction ou à construire :

	Réseaux		
	Ancien	Nouveau	Total
	—	—	—
	kilom.	kilom.	kilom.
Est	985	1.365	2.350
Lyon	1.834	2.496	4.330
Midi	798	825	1.623
Nord	967	618	1.585
Orléans ..	1.764	2.162	3.926
Ouest	1.192	1.112	2.304
Diverses ..	234	»	234
Totaux ..	7.774	8.578	16.352

L'expérience prouva que les actionnaires des grandes Compagnies n'eurent guère à se féliciter des *Conventions de 1859*, car la clause du prélèvement en faveur du *Nouveau Réseau*, calculé sur le pied de 1,10 0/0 du capital emprunté pour la construction des nouvelles lignes, leur enleva radicalement le bénéfice des augmentations de recettes qui se produisirent, à partir de 1865, sur les lignes de l'*Ancien Réseau*. Leurs actions devinrent en quelque sorte des obligations, ainsi que le prouve le tableau suivant des dividendes distribués aux six grandes Compagnies de 1857 à 1869 inclus :

Dividendes distribués aux actions des six grandes Compagnies, de 1857 à 1869 inclus :

Années	Est	Lyon	Midi	Nord	Orléans	Ouest
—	—	—	—	—	—	—
1857...	40 65	53 ..	4 %	60 ..	90 ..	37 50
1858...	40 46	49 50	4 %	61 ..	87 ..	33 ..
1859...	38 70	63 50	27 ..	65 50	97 ..	37 50
1860...	48 ..	75 ..	35 ..	65 50	100 ..	37 50
1861...	40 ..	75 ..	50 ..	66 ..	100 ..	42 50
1862...	35 ..	75 ..	52 ..	62 ..	100 ..	35 ..
1863...	33 ..	65 ..	45 ..	62 ..	100 ..	37 50
1864...	33 ..	60 ..	42 50	67 ..	56 ..	39 ..
1865...	33	60 ..	40 ..	71 50	56 ..	37 50
1866...	33 ..	60 ..	40 ..	70 ..	56 ..	35 ..
1867...	33 ..	60 ..	40 ..	72 ..	56 ..	35 ..
1868...	33 ..	60 ..	40 ..	61 ..	56 ..	35 ..
1869...	33 ..	30 ..	40 ..	67 ..	56 ..	35 ..

Ainsi, à partir de 1863, les actions de la *Compagnie de l'Est* ont rapporté invariablement 33 francs, alors qu'elles n'avaient jamais moins donné de

35 francs avant cette époque ; et sauf pour la *Compagnie du Nord*, dont les dividendes de 1864 à 1869 furent légèrement supérieurs à ceux de la période précédente, les actionnaires de toutes les Compagnies perdirent à l'application des *Conventions de 1859*.

IX

Les Chemins d'Intérêt local

La formation des six grands réseaux d'intérêt général, les *Conventions de 1859* qui en furent le complément, et la mise en vigueur des Traités de commerce provoquèrent, de 1860 à 1863, un tel développement de nos transactions commerciales qu'on dût bientôt se préoccuper de donner satisfaction aux nouveaux besoins de communications rapides et économiques qui se manifestaient sur tous les points du territoire, et dont les Conseils généraux, et les Chambres de commerce, traduisaient l'expression par des vœux répétés.

Pour donner une idée de l'accroissement de l'activité économique survenue pendant cette période, il nous suffira de constater qu'en 1859, le nombre des voyageurs transportés à toute distance avait été de 52.405.021 : le nombre de tonnes transportées à toute distance de 19.947.799; les recettes provenant des voyageurs, non compris l'impôt, de 139.375.670 francs, et celles des mar-

chandises de 196.612.554 francs, alors qu'en 1864, le nombre des voyageurs transportés s'était élevé à 75.351.531, le nombre des tonnes de marchandises à 31.115.273, les recettes des voyageurs à 177.192.384 francs et celles des marchandises à 285.093.442 francs. En d'autres termes, dans une période de cinq années le trafic avait augmenté de 40 0/0.

Les *Conventions de 1859* prévoyaient évidemment la construction d'un grand nombre de lignes nouvelles, puisqu'au moment de la signature desdites Conventions le réseau d'intérêt général comprenait à peine 16.352 kilomètres de voies, dont 9.061 en exploitation et 7.291 kilomètres en construction ou à construire, tandis qu'à la fin de 1864 l'ensemble du même réseau embrassait 21.111 kilomètres, dont 13.047 en exploitation et 8.064 en construction ou à construire.

Mais en jetant un simple coup d'œil sur une carte française de cette époque, on constate que d'immenses régions dans l'ouest, le sud-ouest et le centre, étaient restées en dehors du tracé des lignes alors en exploitation ou définitivement concédées aux grandes Compagnies ; et la même raison qui avait poussé le Gouvernement à s'entendre avec ces Compagnies pour l'achèvement du *deuxième réseau* l'amena à faire étudier d'abord, et à faciliter la construction ensuite, d'une catégorie de nouvelles lignes, qui furent désignées sous le nom de *Chemins de fer d'intérêt local.*

Nous entrons ainsi dans la troisième phase de l'histoire des Chemins de fer et nous demandons la permission de rappeler quelle était à la date du 31 décembre 1864, la situation financière respective de l'Etat et des Compagnies en exécution des *Conventions de 1859*, des conventions antérieures à cette époque, et en vertu des dispositions des lois des 1er mai et 11 juin 1863, modifiant et élargissant le programme de 1859.

Voici quel était le bilan des lignes sur le territoire francais au 31 décembre 1864 :

En exploitation :	*Intérêt général*......	13.047 kil.
—	*Chemins industriels*....	164 —
	Total......	13.211 kil.
En construction ou à construire :	*Intérêt général*........	8.064 kil.
—	*Chemins industriels*....	81 —
	Total......	8.145 kil.

Les dépenses de premier établissement effectuées pour la construction de ces lignes et du matériel s'élevaient à 6.500 millions de francs environ dont 5.350 millions à la charge des Compagnies et 970 millions à la charge de l'Etat. Les dépenses qui restaient à faire pour les lignes en construction ou à construire étaient évaluées à 2.600 millions, dont 2.130 millions au compte des Compagnies et 470 millions au compte de l'Etat.

En ne considérant que l'impôt perçu sur les transports à grande vitesse, l'Etat qui n'avait reçu de ce chef que 2.948.000 francs en 1853, c'est-à-dire avant les effets de la grande fusion, encaissait déjà 17.906.204 francs en 1858, avant la mise à exécution des *Conventions de 1859*, et ce même produit s'était élevé à 25.246.379 francs en 1864.

Donc, pour une contribution effective de 970 millions dans l'établissement des Chemins de fer, l'Etat — sans parler des autres produits indirects qui alimentaient son budget — recevait, par le seul impôt sur la grande vitesse, une somme réelle de 26.246.379 francs, représentant un produit net de 2,70 0/0 du capital engagé.

La loi du 12 juillet 1865 donna satisfaction aux réclamations des Conseils généraux et des Chambres de commerce en traçant le rôle que les *Chemins de fer d'intérêt local* devaient jouer dans l'économie générale de l'industrie des transports, et en établissant une règle précise pour la participation de l'Etat, des départements et des communes à desservir.

« Ces Chemins — disait la circulaire ministérielle qui portait à la connaissance des préfets la loi nouvelle — devront avoir pour objet de relier les localites secondaires entre elles ou avec les grandes lignes actuellement décrétées en suivant, soit une vallée, soit un plateau, mais en évitant de traverser les grandes vallées ou les faîtes de montagnes,

points sur lesquels se trouvent généralement accumulés les ouvrages les plus dispendieux. Ce n'est qu'en se renfermant dans ces limites qu'il sera possible de réaliser, dans la construction de ces nouvelles voies, les conditions d'économie qui, seules, permettront au département d'en supporter les charges. »

Malheureusement, les sages dispositions de la loi de 1865 n'ont pas été fidèlement observées et soit par amour-propre, soit pour d'autres raisons, beaucoup de ces lignes locales qui ne devaient fatalement desservir que des besoins restreints, furent plus tard concédées et construites à grands frais, absolument comme les voies à grand trafic.

Les ingénieurs y ont trouvé la gloire et d'abondantes décorations; les entrepreneurs de grands bénéfices..... mais le budget de l'Etat de graves mécomptes.

La loi de 1865 et les concessions de lignes qui en résultèrent au profit de Sociétés locales et des grandes Compagnies elles-mêmes, amenèrent un nouveau remaniement des Conventions qui liait l'Etat à ces grandes Compagnies. La longueur des nouvelles lignes incorporées à leur *Nouveau réseau* fut fixee à 1.464 kilomètres par la loi du 18 juillet 1868. Mais comme ces lignes nouvelles et les lignes locales que les départements concédaient de leur côté, obligeaient les grandes Compagnies à développer leur matériel, à agrandir leurs gares, à

créer des voies de garage nouvelles, etc..., ces Compagnies demandèrent des rectifications aux chiffres des évaluations de dépenses respectives, établies pour les deux réseaux, et l'Etat, après un examen attentif, modifia les contrats primitifs : 1° en portant à dix années la période pendant laquelle des travaux de premier établissement — reconnus nécessaires — pourraient être effectués sur les lignes déjà en exploitation ; 2° en rectifiant les évaluations des dépenses de l'*Ancien réseau* et du *Nouveau* que l'expérience avait démontrées inférieures à la réalité des faits.

Les 1.461 kilomètres concédés par la loi du 18 juillet 1868 furent répartis de la manière suivante : 67 kilomètres à *l'Est*, 345 kilomètres à l'*Ouest*, 180 kilomètres à l'*Orléans*, 249 kilomètres au *Paris-Lyon-Méditerranée*, 327 au *Midi*, et 296 kilomètres à la *Compagnie des Charentes*, qui avait déjà obtenu une première concession en 1862.

De même, par la loi du 22 mai 1869, de nouvelles concessions, représentant un développement de 302 kilomètres, donnèrent naissance au réseau du *Nord-Est*, qui rayonnait dans les départements de l'Aisne, du Nord et du Pas-de-Calais. Enfin du 1er janvier 1866 au 31 décembre 1869, les départements concédèrent, de leur côté, 1.563 kilomètres de Chemins de fer d'intérêt local.

A cette dernière date, l'effectif du réseau français se récapitulait ainsi :

En exploitation :

Intérêt général............	16.938 kil.
Intérêt local...............	173 —
Chemins industriels.......	193 —
Total............	17.304 kil.

En construction ou à construire :

Intérêt général............	7.490 kil.
Intérêt local...............	1.390 —
Chemins industriels.......	46 —
Total............	8.926 kil.

Au 31 décembre 1869, l'ensemble du réseau français s'élevait à 26.230 kilomètres, dont 17.304 ouverts à l'exploitation et 8.926 en construction ou en projet. Pour construire ces lignes, les Compagnies avaient engagé un capital de 6.798.612.000 fr., les subventions locales avaient fourni 31.430.000 francs et la part contributive de l'Etat s'élevait à 1.122.840.000 fr.

En 1869, les voyageurs avaient parcouru 4.107 millions de kilomètres, les marchandises avaient fourni 6.270 millions de tonnes kilométriques ; le tarif kilométrique moyen des voyageurs s'était abaissé à 5 cent, 4 et celui de la tonne kilométrique à 6 cent, 1.

Les résultats généraux des exploitations avaient donné 704.599.694 fr. de recettes et 319.749.160 francs de dépenses, soit un produit net de

384.858.534 fr. De son côté, l'ensemble des droits directement perçus par l'Etat s'était élevé à 57.055.781 fr. (dont 32.940.207 fr. sur la Grande vitesse) ce qui — pour une dépense effective de 1.122 millions de francs — représente bel et bien un revenu annuel net de 5,08 0/0.

La funeste Guerre de 1870-71 suspendit tous les travaux en cours et porta, de nouveau, une effroyable perturbation dans l'exploitation des diverses Compagnies, mais elle prouva en même temps la puissance du crédit dont elles jouissaient en France et à l'Etranger. Les actions et les obligations de nos Chemins de fer supportèrent évidemment la dépréciation qui frappa les Rentes françaises après nos premiers désastres, mais la Crise de 1871 n'eût pas le caractère de celle de 1848 et fut rapidement conjurée.

———

X

Période de 1870 à 1876

Nous ne pouvons examiner, dans cette histoire sommaire de nos Chemins de fer, tous les détails qu'il conviendrait cependant de rappeler au moment où la fameuse question du rachat semble vouloir se poser. L'imprévoyance dont notre Etat-major général donna la preuve au moment de l'ouverture des hostilités, relativement au transport des troupes et du matériel de guerre, souleva de violentes et légitimes critiques dont les Compagnies eurent elles-mêmes à supporter une bonne part ; mais il ne faut pas oublier qu'au moment de la déclaration de guerre, aucune espèce d'organisation militaire n'était prévue par nos Chemins de fer et que l'effroyable confusion qui se manifesta au cours des douloureux événements de 1870-1871 doit être attribuée, non pas à la mauvaise volonté des Compagnies, ni à la dualité pouvant exister entre leurs intérêts et ceux de l'Etat, mais en réalité à l'absence de toute étude préparatoire, de

toute disposition éventuelle concernant les opérations militaires.

C'est ce que la grande Commission nommée en 1871 par l'Assemblée nationale pour faire une enquête sur les voies de communication et notamment sur les Chemins de fer, établit avec toute évidence. A la suite de cette enquête, l'Assemblée nationale vota les mesures que la situation respective de l'Etat et des Compagnies, et la cession à l'Allemagne des lignes situées sur le territoire des provinces brutalement enlevées à la France par le Traité de Francfort, rendaient indispensables.

En ce qui touche la défense nationale, un décret du 14 novembre 1872 institua une Commission supérieure avec mission « d'étudier toutes les mesures « propres à assurer l'ordre et la régularité des « transports en temps de paix et en temps de guerre; « de proposer tous les moyens d'utiliser le mieux « possible, au moment d'une crise, toutes les voies « ferrées qui peuvent être employées par l'armée. » Les résultats des travaux de la Commission aboutirent à la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, qui place les Compagnies de Chemins de fer sous les ordres directs du Ministre de la guerre et les organise de manière à mettre entre les mains de l'Etat, en cas de mobilisation, leur matériel et leur personnel expérimenté et préparé, par des études et une instruction théorique et pratique, à toutes les éventualités pouvant se produire.

En ce qui concerne la cesssion des lignes annexées

— cession qui comprenait 1.005 kilomètres concédés, dont 758 en pleine exploitation ainsi décomposés : 738 kilomètres d'intérêt général, 1 kilomètre de chemin industriel et 19 kilomètres d'intérêt local — l'Assemblée nationale, par la loi du 17 juin 1873, approuva la convention conclue entre l'Etat et la *Compagnie de l'Est*, aux termes de laquelle celle-ci renonçait à la concession des lignes situées sur les territoires annexés. L'Allemagne, qui leur avait reconnu le caractère de propriété privée, s'engageait à payer, en échange, 325 millions de francs à retenir sur l'indemnité de guerre.

La *Compagnie de l'Est* fut d'abord déchargée des avances en garanties d'intérêts qu'elle avait reçues de l'Etat, proportionnellement au nombre de kilomètres abandonnés par elle, puis elle reçut, au taux de l'Emprunt de 2 milliards (loi du 20 juin 1871), un titre de rente inaliénable de 20.500.000 francs, représentant un capital effectif de 325 millions de francs. Ces 20.500.000 francs de rentes inscrits chaque année au budget de l'Etat, chapitre de la *Dette remboursable ou à terme*, seront versés à la *Compagnie de l'Est* jusqu'à la fin de sa concession (27 novembre 1954).

Enfin, l'Assemblée nationale, reprenant le programme du développement de nos voies ferrées, transforma, par la loi du 25 mars 1874, en concession définitive les lignes qui avaient été concédées à titre éventuel aux diverses Compagnies depuis 1868, et accorda dans le courant de l'année 1875 de

nouvelles concessions importantes, parmi lesquelles se trouvaient 81 kilomètres du Chemin de fer de la Grande-Ceinture de Paris.

La période de 1873-1876 restera célèbre dans l'histoire de la construction de nos Chemins de fer, comme elle restera célèbre dans notre histoire nationale au point de vue économique et financier. Elle a donné au monde l'exemple unique d'une nation écrasée et mutilée par une guerre étrangère, déchirée par une guerre civile, mais trouvant, au lendemain de ses malheurs, dans son énergie, dans son patriotisme, dans ses ressources naturelles : une telle puissance morale et matérielle qu'elle se relevait subitement, à la grande stupéfaction de ses ennemis, et reconstituait, sans le secours de personne, son matériel de guerre, son outillage de production et devenait redoutable à ceux-là mêmes qui croyaient l'avoir abattue pour un demi-siècle.

Voici, d'ailleurs, une comparaison entre les années 1869 et 1876 qui ne laisse aucun doute à cet égard :

Situation des Chemins de fer français, au 31 décembre, des années 1869 et 1876

- En exploitation :

	1869 — Kilom.	1876 — Kilom.
Intérêt général......	16.938	20.300
Intérêt local....... ..	173	2.147
Chemins industriels.	193	229
Total....	17.304	22.676

En construction ou à construire :

	1869 — Kilom.	1876 — Kilom.
Intérêt général......	7.490	9.281
Intérêt local.........	1.390	2.446
Chemins industriels.	46	123
Total....	8.926	11.850
Soit au total.........	26.230	34.526

Et cela malgré les lignes de l'*Est* abandonnées à l'Allemagne en 1871.

Le résultat comparé de l'exploitation des deux années est encore plus concluant :

	1869 —	1876 —
Voyageurs à toute distance	111.163.584 v.	136.987.618 v.
— à 1 kilomètre..	4.107.561.268 v.k.	4.961.810.659 v.k.
Recettes voyageurs (sans l'impôt)...............	223.069.660 fr.	256.726.603 fr.
Tonnes marchandises à toute distance..........	44.013.433 t.	61.836.949 t.
Tonnes kilométriques....	6.270.952.628 t. k.	8.325.500.547 t. k.
Recettes des marchandises	386.776.832 fr.	503.553.263 fr.
Recettes totales (sans l'impôt)..................	609.846.492 fr.	760.279.866 fr.

En 1869, l'impôt perçu sur les transports à Grande vitesse avait donné une somme totale de 32.940.207 francs. Par l'article 12 de la loi de finances du 16 septembre 1871 une taxe additionnelle de 10 0/0 du prix des transports de bagages et messageries à Grande vitesse fut ajoutée à la taxe prévue par la loi du 14 juillet 1855. Cette taxe

additionnelle, combinée avec l'augmentation du trafic indiquée d'autre part, porta le chiffre de l'impôt perçu en 1876 par le Trésor, sur les seuls transports à Grande vitesse, à la somme de 70.906.933 francs.

Mais il existait encore d'autres impôts sur l'industrie des Chemins de fer : l'impôt 5 0/0 sur la Petite vitesse (loi du 21 mars 1874); l'impôt de 3 0/0 sur le revenu des valeurs mobilières (loi du 29 juin 1872); le timbre des récépissés et des lettres de voiture; l'abonnement pour le timbre des actions et des obligations et le droit de transmission de ces titres; les droits de douane perçus sur la houille et sur les matières nécessaires aux Compagnies, etc., etc... Bref, en additionnant tous les impôts que l'Etat a perçus directement sur les Chemins de fer (sans tenir compte des économies réalisées pour ses propres services : postes, télégraphes, transport de militaires et marins, etc., et qui se chiffrent par des sommes considérables), on constate que la totalité des impôts perçus s'est élevée à 159.120.790 francs en 1876, contre 57.055.781 francs en 1869.

La confiance était revenue avec une rapidité véritablement extraordinaire. L'Etat avait dû faire appel au crédit public pour solder l'indemnité de 5 milliards et libérer le territoire, et pour liquider les comptes de la Guerre; les Compagnies de Chemins de fer avaient, de leur côté, émis un nombre considérable d'obligations our construire les li-

gnes nouvelles, augmenter et restaurer leur matériel. Or, malgré le chiffre effroyable des valeurs mobilières ainsi jetées sur notre marché financier pendant cinq années consécutives, malgré les impôts nouveaux qu'il avait fallu voter et dont le poids semblait devoir paralyser toutes les transactions : non seulement le crédit des grandes Compagnies s'était constamment maintenu à des cours relativement élevés, mais en 1876, le cours moyen de leurs actions était sensiblement supérieur au cours moyen de 1869, et le cours moyen de leurs obligations 3 0/0, — malgré les émissions répétées, malgré l'impôt 3 0/0 sur leur revenu — atteignait presque le cours moyen de l'année 1869, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant :

COURS MOYEN *des actions et des obligations 3 0/0 des grandes Compagnies de Chemins de fer pendant les années 1869 et 1876 :*

Compagnies	1869		1876	
	Actions	Oblig. 3 0/0	Actions	Oblig. 3 0/0
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Est........	584	332	603	319
P.-L.-M....	974	334	988	323
Midi.......	618	328	753	320
Nord.......	1.115	338	1.246	324
Orléans....	942	334	1.025	323
Ouest......	590	330	655	320

Ainsi, du 1er janvier 1870 au 31 décembre 1876,

les Compagnies de Chemins de fer avaient pu, malgré les conséquences désastreuses de la Guerre et de la Commune, livrer à l'exploitation 5.372 kilomètres de nouvelles voies ferrées, représentant environ 2 milliards de capital engagé ; et pendant cette période la Dette publique de l'Etat s'était elle-même augmentée de près de 10 milliards de francs. Or, il ne faut pas l'oublier, c'est en vertu du régime adopté pour nos Chemins de fer que le crédit de l'Etat et le crédit des Compagnies se sont prêté, dans ces circonstances terribles, un mutuel et très utile concours.

L'Etat, dégagé de toute préoccupation du côté des Chemins de fer, s'est exclusivement consacré à la restauration de ses propres finances et à l'organisation de la défense nationale. Par leur régime indépendant de l'Etat, les Compagnies ont trouvé dans leur clientèle ordinaire les ressources nécessaires aux nouveaux travaux à effectuer. Et c'est certainement grâce à l'action parallèle de ces deux sources d'efforts — qui ne se sont jamais trouvées en opposition sur le terrain financier — que la France a pu mettre en œuvre ces forces productives extraordinaires dont nous recueillons aujourd'hui les fructueux résultats.

XI

La Loi de 1865 et la Spéculation

L'année 1875 fut une année exceptionnellement favorable aux nouvelles concessions de Chemins de fer. L'Assemblée nationale, sur le point de se dissoudre, voulut donner satisfaction au plus grand nombre des départements qui réclamaient des lignes, et la longueur des voies concédées du 1er janvier au 31 décembre 1875 atteignit le chiffre énorme, et sans précédent dans notre histoire des Chemins de fer, de 5.389 kilomètres. Malheureusement, l'Assemblée nationale oublia, une fois de plus, les sages prescriptions de la loi 1865 sur les chemins d'intérêt local, car sur les 5.389 nouveaux kilomètres de 1875, nous constatons que les lignes d'intérêt général à grande section en comprenaient 5.237 et les lignes d'intérêt local seulement 97 kilomètres.

Et cependant, à cette époque, la situation des lignes secondaires était loin d'être florissante : les principales d'entre elles : les Compagnies des *Charentes*, de la *Vendée*, du *Nord-Est*, de l'*Orléans-*

Châlons, de *Lille-Valenciennes*, etc., avaient été l'objet de spéculations effrénées conduites par des hommes tels que Emile de Girardin, Philippart, Genty, Blanchart, Gibiat, etc., avec l'appui financier de Syndicats où l'élément étranger dominait souvent, et des Etablissements de crédit tels que la Banque Franco-Hollandaise, le Crédit Mobilier, le Crédit Général Français, la Société des Dépôts et Comptes courants, etc.

L'objet que poursuivait ces hardis spéculateurs était en apparence le même que celui des départements qui réclamaient des lignes, c'est pourquoi ils eurent l'appui des Conseils généraux et du Parlement. Mais, en réalité, les intérêts des Syndicats financiers, et ceux des départements, se trouvaient en complète opposition, parce que les Syndicats voulaient surtout construire à grands frais, émettre beaucoup de titres et jouer à coup sûr à la Bourse, alors que ces pratiques devaient nécessairement aboutir à des exploitations ruineuses pour les régions desservies et pour le public souscripteur.

Tant qu'on en restait à la période de construction, c'était parfait. Les administrateurs et les entrepreneurs se donnaient une main fraternelle et les actionnaires approuvaient tous les contrats, parce qu'ils recevaient de nombreuses espérances... et 5 0/0 d'intérêt fixe, en attendant des dividendes égaux, sinon supérieurs, à ceux des grandes Compagnies.

La désillusion arrivait avec l'ouverture des lignes

à l'exploitation, mais les administrateurs n'attendaient jamais cette époque pour se débarrasser de leurs actions. Les recettes atteignaient généralement la dixième partie des résultats prévus et annoncés par les prospectus d'émission ; les actionnaires se lamentaient et réclamaient des explications au Conseil d'administration, lequel se tirait toujours d'affaire en accusant la grande Compagnie voisine de détourner le trafic et de chercher à provoquer la ruine de la nouvelle entreprise, etc., etc.

Je conseille à nos hommes politiques de parcourir simplement la collection des journaux financiers des années 1872 à 1877 ; en lisant les prospectus des innombrables émissions d'actions et obligations de Chemins de fer effectuées pendant cette période, ils comprendront la faute immense qui a été commise par les Pouvoirs publics en laissant transgresser la loi de 1865. Les effets de cette faute ne tardèrent d'ailleurs pas à se faire cruellement sentir ; des embarras financiers, des suspensions de travaux, des faillites et de nombreuses demandes de secours adressées au Gouvernement vinrent révéler la gravité du mal et le Ministre des travaux publics lui-même (alors M. Caillaux, président actuel de la *Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée*) pour résister aux nouvelles demandes de concession qui se produisaient sans interruption, fut obligé, dans les premiers jours de février 1875, de donner à la Commission des Chemins de fer de

l'Assemblée les explications suivantes que nous demandons la permission de reproduire :

Je ne suis pas hostile à la Loi du 12 juillet 1865 sur les Chemins de fer d'intérêt local. Les résultats désastreux que cette législation a produits n'auraient jamais eu lieu sans la loi du 24 juillet 1867, relative aux Sociétés et à laquelle il faut attribuer tous les abus. C'est en se servant de la loi de 1867, une des pires lois de l'Empire, qu'on peut constituer une Société anonyme composée de sept personnes seulement. Celles ci se partagent le capital-actions et le *syndiquent* — pour employer l'expression en usage — ce qui veut dire que les actions restent à la souche et qu'elles n'entrent point en circulation.

Ces sept personnes administrent la Société et représentent en même temps, à elles seules, l'Assemblée générale des actionnaires, de sorte qu'elles se contrôlent elles-mêmes et qu'elles s'autorisent à accepter des marchés dont elles ont fixé les conditions.

L'affaire ainsi organisée, le Conseil d'administration prépare des émissions et dispose seul ensuite du produit de ces émissions, sans contrôle ni surveillance. On raconte qu'on a vu récemment le capital ainsi obtenu au moyen d'émissions d'obligations destinées à l'exécution d'un Chemin de fer, servir à l'acquisition des actions d'une autre Compagnie, sans que ceux qui avaient versé l'argent aient été avisés ou prévenus du changement donné à sa destination.

Le public prend des obligations qu'il croit garanties par des actions, et, non seulement la garantie n'existe pas, ou n'est pas entière, ou n'est pas telle qu'on l'annonce, mais encore l'argent versé peut servir aux spéculations les plus hasardeuses et les moins autorisées.

Puisqu'on transforme les obligataires en actionnaires, quant aux risques, il serait au moins juste de

donner aux obligataires, comme aux actionnaires, un droit de surveillance.... ce que la loi belge a récemment accordé.

C'est le remède à une *situation des plus graves et des plus dangereuses pour le crédit public.*

Cette constatation faite par un Ministre des travaux publics devant une Commission de l'Assemblée nationale est assez caractéristique, mais ce que M. Caillaux n'avait pas dit, c'est que le plus grand nombre de ces fameux fondateurs de Sociétés de Chemins de fer n'avaient obtenu leurs concessions, et l'argent du public, que grâce à la perspective qu'ils avaient fait miroiter de faire une concurrence acharnée aux Grands réseaux déjà en exploitation.

Il ne s'agissait plus d'*intérêt local :* la grosse machine dont les spéculateurs se servaient pour emballer la Bourse, c'était la guerre aux Grandes Compagnies. On voulait, disait-on, leur disputer le trafic et les amener à s'entendre. En réalité, on ne désirait qu'une chose : — les obliger à racheter les lignes une fois construites ; mais lorsque cette dernière hypothèse ne se réalisait pas, c'était la faillite qui survenait et qui ruinait actionnaires et obligataires. En attendant ce moment fatal — qui coïncidait généralement avec la deuxième ou troisième année d'exploitation, — les entrepreneurs avaient exécuté de fructueux marchés que les administrateurs accordaient... en connaissance de cause.

C'est ainsi que des concessions d'*intérêt local*, transformées en lignes d'*intérêt général*, ou plus exactement en *lignes amorces* de futurs réseaux à établir parallèlement aux Grands réseaux, s'étaient édifiées à grands frais dans un grand nombre de départements et menaçaient de succomber sous les charges énormes que cette erreur capitale de conception entraînait pour leur exploitation.

Nous avons sous les yeux une lettre de M. F. Bartholony, président du Conseil d'administration de la *Compagnie d'Orléans*, publiée vers la fin de janvier 1875 par le *Moniteur universel*, qui donne une physionomie saisissante à la situation de cette époque. En voici les principaux passages :

On ne saurait trop applaudir à cette grande impulsion donnée à la création de voies de communication qui contribuent si puissamment au développement de la richesse publique. Cependant, il ne faut pas dépasser le but ; il faut ne point perdre de vue le bon emploi de la conservation du capital social, et, dans la question des Chemins de fer, se mettre en garde contre deux dangers redoutables :

L'établissement des lignes parallèles aux lignes déjà créées, partout où les besoins n'exigent pas une voie nouvelle ;

L'établissement de voies à grandes sections, là où la voie étroite suffirait aux besoins du trafic.

Le système adopté pour les Chemins de fer en France a produit d'excellents résultats ; il a permis d'établir, grâce aux lignes d'un produit considérable, nombre de lignes d'un produit insuffisant, sans sacrifices exagérés ; mais il est certain que la création de lignes parallèles

aux 5.000 kilomètres de grand trafic, qui donnent des revenus supérieurs à l'intérêt des capitaux dépensés, aurait pour résultat de détruire tous les avantages de cette ingénieuse combinaison.

Quant à la question des Chemins de fer à voie étroite, la solution me paraît indiquée d'une manière tout aussi évidente. C'est la nature même qui nous indique l'exemple à suivre. Elle a distribué les eaux en ruisseaux, en rivières, en grands fleuves; nous avons eu la sagesse de diviser nos routes de terre en routes nationales, départementales et en chemins vicinaux. Il faut faire de même pour nos voies de fer, d'autant plus que le prix en est plus élevé.

Est-ce à dire qu'il ne faut plus construire de Chemins de fer en France? Je suis loin de le penser; mais je dis avec une entière conviction qu'on a assez et trop construit de lignes secondaires en grande section, et que, s'il y a encore nombre de Chemins d'intérêt local à créer, il ne faut consacrer à leur création que des sommes en rapport avec l'importance du trafic qu'on peut en attendre. Nous avons les fleuves et les rivières; il ne nous reste plus à créer que des ruisseaux, c'est-à-dire des Chemins de fer à voie étroite et d'une faible dépense kilométrique.

Le conseil était trop sage pour être suivi et..... on répondit à M. Bartholony qu'il était orfèvre!

La plus importante des Compagnies secondaires, celle dont le réseau allait toujours en s'augmentant, — la *Compagnie des Charentes*, — donna quelques signes de malaise dans le courant de l'année 1875. Bien que le Conseil d'administration gardât le secret le plus absolu sur la véritable situation financière de la Société, les résultats

de l'année 1874 n'ayant donné que 12.044 francs de recettes brutes kilométriques, les porteurs d'actions et obligations commençaient à prendre peur, lorsqu'on apprit que le Conseil avait entamé des négociations avec le Ministre des Travaux publics dans le double but d'étendre encore l'importance du réseau... et d'obtenir une garantie d'inrêt de l'Etat.

Ces négociations aboutirent à une Convention spéciale, et, vers le milieu de novembre, le Ministre, pour répondre aux désirs de l'Assemblée nationale, présenta deux projets comprenant la déclaration d'utilité publique de trente lignes nouvelles, et la mise à l'étude de dix-neuf autres lignes; puis, indépendamment de ces deux projets, la Convention conclue avec la *Compagnie des Charentes*, par laquelle celle-ci devenait concessionnaire des Chemins de Libourne à la Sauve, de Moncontour à Niort, de Velluire à Fontenay-le-Comte — avec une subvention de 14 millions de francs — et devait obtenir la garantie de l'Etat pour son *réseau spécial* comprenant huit lignes, dont cinq en exploitation et les trois ci-dessus indiquées, à construire.

L'Assemblée nationale, avant de se séparer, vota les deux projets de lignes nouvelles, mais n'examina point la Convention des *Charentes*, au sujet de laquelle la Commission des Chemins de fer s'était d'ailleurs prononcée défavorablement.

Au commencement de l'année 1876, la situation

de la *Compagnie des Charentes* était des plus compromises : constituée en 1862 pour construire un réseau de 289 kilomètres, embrassant les lignes de Napoléon-Vendée à la Rochelle, Rochefort à Saintes, Saintes à Angoulême et Saintes à Coutras, ses fondateurs avaient prévu 64 millions de dépenses de premier établissement, dont 25 millions à fournir par le capital-actions, 20.500.000 par des subventions de l'Etat ou des départements et le reste par des obligations. Le prospectus d'émission laissait même espérer un revenu d'au moins 18 0/0 pour les actions, lorsque toutes les lignes seraient livrées à l'exploitation ; en attendant, les actionnaires devaient recevoir 5 0/0 du capital versé.

Ce premier réseau — que la Compagnie mit douze années à construire — s'augmenta successivement d'un second réseau encore plus important que le premier. De telle sorte qu'au commencement de 1876, la Compagnie avait en exploitation un *Ancien réseau* de 325 kilomètres et, en cours d'exécution, un *Nouveau réseau* ou *réseau spécial*, de 395 kilomètres, sur lesquels 173 étaient ouverts à l'exploitation.

Quel était le coût réel de ces lignes ? C'était impossible à savoir, car la Compagnie affectait aux dépenses de premier établissement les intérêts intercalaires de 5 0/0 payés aux actions et le service des obligations émises. Mais des chiffres publiés à la veille de l'Assemblée générale du 22 avril 1876, il semblait résulter que le produit brut kilométri-

que de la Compagnie ayant été de 12.044 fr. en 1874 et de 12.616 fr. en 1875, le déficit kilométrique ne devait pas être inférieur à 5.000 fr., puisque les charges d'obligations ou de bons à court terme s'élevaient à environ 10.000 fr. par kilomètre et les dépenses d'exploitation à 8.000 fr.

La Compagnie ne pouvait réussir à cacher sa véritable situation qu'en prolongeant la période de premier établissement; c'est pourquoi elle demandait toujours de nouvelles concessions, ces concessions autorisant elles-mêmes de nouvelles émissions d'obligations dont le produit permettait à la fois d'ouvrir de nouveaux chantiers.... et de payer l'intérêt des actions et des obligations déjà souscrites. Mais la différence entre les recettes réelles et les prévisions indiquées par les prospectus ayant fini par ouvrir les yeux au public, les actions de la Compagnie, après être longtemps restées aux environs du pair (car elles rapportaient 25 fr. d'intérêt annuel en attendant les 18 0/0 de dividende annoncés) tombèrent finalement au-dessous de 400 fr. Nous les trouvons à 360 au commencement de juin 1874, elles touchent 320 en juillet pour revenir à 330 à la fin de l'année. En 1875, elles cotent 380 au plus haut, 300 au plus bas et nous les trouvons à 335 le 31 décembre.

Vers le milieu de mai 1876 les actions, qui s'étaient jusqu'alors maintenues dans les environs de 340, se mirent brusquement à monter; elles atteignirent même à 485 le 3 juin. La Compagnie à

bout de ressources avait fini par obtenir, grâce à l'intervention du Ministre des travaux publics, qui voulait éviter une catastrophe dont toutes les Compagnies secondaires auraient souffert, un projet de rachat par la *Compagnie d'Orléans* aux conditions suivantes :

La *Compagnie d'Orléans* prenait à sa charge toutes les dettes et le service de tous les emprunts contractés par les *Charentes ;* elle s'engageait à continuer les contrats et les marchés en cours et enfin elle remboursait les actions à 450 francs, indépendamment d'un dernier dividende de 25 francs à payer en deux termes : 12 fr. 50 le 1er août 1876 et 12 fr. 50 le 1er février 1877. Mais, en retour, la *Compagnie d'Orléans* demandait par le dernier article de la Convention :

Article 12 : La *Compagnie d'Orléans* stipule que la présente acquisition est soumise à son classement par les Pouvoirs publics dans son Nouveau réseau aux conditions ordinaires, c'est-à-dire à la garantie de 4,65 0/0 des sommes qu'elle aura payées avec une augmentation proportionnelle de la recette réservée à l'ancien réseau.

Par conséquent, la présente Convention ne sera définitive, qu'après qu'elle aura été ratifiée par les actionnaires de la *Compagnie d'Orléans* et par ceux des *Charentes*, et qu'après que les Pouvoirs publics auront ratifié et les traités de rachat des lignes de la *Vendée* et des *Charentes* et les traités de concession de lignes nouvelles concédées à la *Compagnie d'Orléans*.

La Convention, approuvée par le Gouvernement, fut déposée le 1er août 1876 sur la tribune de la Chambre des députés par le Ministre des travaux

publics. Cette fin de la *Compagnie des Charentes* eut été une heureuse mort pour les actionnaires et le salut pour les obligataires et les créanciers, mais les exagérations de la spéculation avaient développé de telles illusions dans le public que ces conditions de rachat furent trouvées insuffisantes par quelques actionnaires. On protesta, on dénonça les bénéfices que la *Compagnie d'Orléans* allait retirer de l'arrangement et finalement, on somma le Président de la *Compagnie des Charentes*, le comte Anatole Lemercier, de résilier le contrat.

M. le comte Anatole Lemercier se défendit par une lettre du 16 août 1876, rendue publique, où il cherchait à démontrer qu'il n'avait agi que dans l'intérêt de ses actionnaires — l'événement ne le prouva que trop. — En terminant ses explications, le Président des *Charentes* ajoutait :

Qui m'a défendu, qui m'a soutenu dans cette lutte de chaque jour? Quelques conseils électifs par des vœux platoniques, quelques députés par de bonnes paroles.

Cela n'était pas de nature à me soustraire aux attaques injustes et calomnieuses de mes adversaires et d'une grande partie de la presse, à la responsabilité matérielle dont me menaçaient nos porteurs de titres. Non, non, j'ai lutté avec acharnement et je ne me suis rendu que devant l'impossibilité de continuer la résistance.

Mais aujourd'hui, après avoir mis ma signature sur un contrat, chercher à la déchirer moi-même, jamais !

Ce ne serait pas digne de moi et ce serait de ma part une mauvaise action.

Que les populations protestent, que les corps constitués agissent, je le conçois. Mais, en ce qui me concerne, je suis lié par ma signature et je ne la déchirerai pas de mes propres mains.

Les populations et les corps électifs des régions desservies par les lignes des *Compagnies des Charentes* et de la *Vendée* — que le rachat allait faire disparaître en tant que Compagnies spéciales, — protestèrent, en effet, contre la Convention, et leurs protestations eurent un tel écho à la nouvelle Chambre des députés que, non seulement la Convention avec l'*Orléans* ne fut pas approuvée, mais que la Chambre faillit voter le rachat général par l'Etat de toutes les Compagnies de Chemins de fer. Nous allons constater, d'ailleurs, que les actionnaires de la *Compagnie des Charentes* et de la *Vendée* n'eurent pas à se féliciter de l'échec de la Convention.

XII

La Constitution du Réseau de l'État

Le dépôt de la Convention de l'*Orléans-Charentes-Vendée* permit à la nouvelle Chambre des députés de manifester ses véritables sentiments à l'égard des grandes Compagnies. Il ne faut pas oublier qu'à partir de 1872 la spéculation sur les Chemins de fer secondaires avait provoqué, dans toute la France, une violente campagne contre ces grandes Compagnies, dans le but avoué d'obtenir des départements des concessions parallèles aux anciennes lignes et de former, par la soudure de ces concessions données en dérogation de la loi de 1865, des réseaux de concurrence aux anciens réseaux.

La *Compagnie des Charentes*, dont nous venons de faire le rapide historique, la *Compagnie de la Vendée*, dont la Banque Franco-Hollandaise possédait toutes les actions, la *Compagnie du Nord-Est*, dont Philippart avait passé presque tous les titres au *Crédit Mobilier*, etc..., s'étaient lancées dans de grands travaux de construction avec cet objectif.

6

Et même dans le courant de l'année 1876, alors que les *Charentes* et la *Vendée* agonisaient déjà, nous trouvons trace, dans les journaux de l'époque, d'une nouvelle tentative de création de *Grande ligne directe*, essayée cette fois par le *Crédit général français*.

Les 6, 7 et 8 avril 1876, cet Etablissement de crédit offrit, par souscription publique, 25.000 actions d'une Compagnie de Chemins de fer qui avait pour titre : *Compagnie de Bourges à Gien et d'Argent à Beaune-la-Rolande*, et pour sous-titre : SECTION DU CHEMIN DE FER PROJETÉ DE PARIS A NARBONNE.

Le Conseil était merveilleusement composé : il comprenait un duc, deux marquis, deux députés, dont M. Savary de célèbre mémoire, et trois nobles Anglais : le dernier, baronnet et membre de la Chambre des Communes.

Dans le prospectus de l'émission nous relevons les deux traits suivants :

Revenu des Actions

Pendant la durée de la construction de la ligne, qui doit être terminée, suivant traités avec les entrepreneurs, avant le 1er juin 1878, les actions recevront un revenu fixe annuel de 25 francs net d'impôts. Quand la ligne sera en exploitation. le revenu est évalué à 7 1/2 0/0 environ.

La construction de la ligne est assurée pour 30 millions, dont 15 millions d'actions et 15 millions d'obligations.

Privilège

L'objectif de la Société, indépendamment de l'exploitation de son réseau actuel, est d'obtenir la *déclaration d'intérêt général* pour diverses concessions provisoires d'*intérêt local* qu'elle s'est assurée, en vue de créer une GRANDE LIGNE DIRECTE DE PARIS A NARBONNE, qui abrégerait de 90 kilomètres la distance de Paris à la Méditerranée. En conséquence, il a été stipulé, dans les statuts qu'un privilège de souscription au pair des actions nouvelles, qui pourraient être créées pour l'exécution de cette grande ligne projetée, serait accordé aux porteurs des actions qu'on émet actuellement.

Voilà, prise sur le vif, la méthode employée par la spéculation pour emballer le public. Et comme c'était le monopole des Grandes Compagnies qu'il s'agissait de battre en brèche ; comme ces Grandes Compagnies avaient des Conseils exclusivement composés d'administrateurs dont les opinions politiques étaient en opposition avec celles de la nouvelle majorité républicaine ; comme, enfin, ces puissantes Compagnies ne tenaient guère compte des vœux, souvent très légitimes, exprimés par les Chambres de Commerce et les Conseils Généraux, on doit s'expliquer les causes de l'irritation qui se manifesta contre elles au cours des élections générales de 1876.

L'hostilité de la majorité parlementaire à leur égard se traduisit d'abord par l'entrefilet suivant,

publié par la *République Française* du 18 mai 1876, et dont la paternité fut attribuée à M. Allain-Targé :

La Commission du budget a repris la marche régulière de ses travaux; elle a entendu le rapporteur de la sous-Commission des finances, M. Cochery. Une intéressante discussion s'est élevée sur le point de savoir s'il fallait faire passer au chapitre de la Dette publique les sommes payées aux Compagnies comme garantie d'intérêt. Le vote, sur ce point, a été ajourné, mais d'après les intentions qui se sont manifestées, la Commission ne semble nullement disposée à laisser *indéfiniment sacrifier l'exploitation régulière du deuxième réseau à l'accumulation des bénéfices en faveur du* PREMIER, ce qui a pour résultat d'allonger la période pendant laquelle l'Etat est obligé de payer des garanties d'intérêt.

C'est ce point qu'étudie, en ce moment, la sous-Commission des travaux publics, et il faut espérer qu'elle aboutira à un résultat pratique *pour assurer d'une manière plus efficace la défense des intérêts du Trésor*, et pour protéger le commerce français contre CERTAINES COMBINAISONS qui lui sont évidemment préjudiciables.

Si l'on se rappelle que la *République Française* était dirigée par Gambetta et que Gambetta était le Président de la Commission du budget, on comprendra l'importance de cette déclaration de guerre, qui visait à la fois le principe des *Conventions de 1859* et la question des tarifs.

Le dépôt de la Convention *Orléans-Charentes-Vendée* permit à la majorité de la Chambre de faire connaître, d'une manière bien précise, ses idées en matière de Chemins de fer et la Commission spéciale, nommée pour étudier la Convention déjà ratifiée par le Ministre des Travaux publics, ne se

contenta point de repousser les dispositions de ladite Convention : elle rejeta en bloc le système du Gouvernement. Après six mois de discussions, elle vota un projet de résolution par lequel : « Le Ministre des travaux publics était invité à déposer, à bref délai, un projet de loi destiné à assurer le service des lignes comprises dans la Convention et de celles qui les complétaient, soit par la Constitution de réseaux distincts et indépendants, soit au moyen du rachat par l'Etat et de l'exploitation par des Compagnies fermières ».

Mais le rapport de la Commission faisait mieux que repousser la Convention soumise à son approbation : Paraphrasant l'entrefilet de la *République Française* du 18 mai précédent, il dressait un vigoureux réquisitoire contre les *Conventions de 1859*, ou, plus exactement, contre la formule de la garantie d'intérêt accordée par l'Etat aux Grandes Compagnies, et contre la méthode de tarification employée par celles-ci.

Le projet de résolution présenté par la Commission, aux lieu et place de la Convention, se terminait en engageant le Gouvernement à tenir compte du double devoir qui incombe à l'État : 1° En assurant à l'avenir la construction et l'exploitation des lignes reconnues nécessaires ; 2° *en faisant disparaître l'inégalité et l'arbitraire des tarifs*.

Le rapport de la Commission — dont on connais-

sait l'esprit et les grandes lignes par les discussions intérieures dont la presse avait rendu compte — ne fut d'abord pas trop mal accueilli par les intéressés. Les actions des Grandes Compagnies, que la politique de la nouvelle majorité parlementaire visait directement, firent assez bonne contenance, les actions de la *Compagnie des Charentes* elle-même cotèrent encore 400 francs dans le courant de janvier 1877, ses obligations 300 francs et les obligations de la *Vendée* 253 francs. Mais lorsque la Chambre des députés eut décidé que le rachat par l'Etat s'effectuerait au *prix réel* des lignes, *déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction;* lorsqu'on sut que l'indemnité à allouer aux Compagnies en détresse serait fixée par une Commission arbitrale et non plus d'un commun accord entre les parties, les actionnaires et obligataires des *Charentes* et de la *Vendée* — qui avaient fait campagne contre le rachat par l'*Orléans* — durent singulièrement regretter l'intervention de l'Etat, car en juillet nous voyons les actions des *Charentes* tomber à 130 francs, les obligations à 177 fr. 50 et les obligations de la *Vendée* à 125 francs.

La discussion du rapport de la Commission à la Chambre des députés s'ouvrit dans la première quinzaine du mois de mars 1877 ; elle dura sept jours et se termina par l'adoption de la proposition suivante de M. Allain-Targé,

décidant, en principe, la création d'un *Réseau d'Etat :*

1° Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au *prix réel*, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction ;

2° Concentration de toutes les lignes à grand trafic d'une région sous une même Administration, de telle sorte qu'il ne puisse s'établir, aux dépens de l'Etat, une concurrence ruineuse pour le Trésor, pour les exploitants et bientôt pour les populations elles-mêmes, entre les lignes subventionnées par l'Etat ;

3° Etablissement de garanties sérieuses et de règlements assurant à l'Etat l'exercice permanent de son autorité sur les tarifs et sur le trafic, et offrant aux intéressés les moyens de faire parvenir officiellement à l'Administration leurs réclamations ;

4° Réserve absolue du droit de l'Etat d'ordonner à toute époque et, sans atteindre la situation financière réservée par les contrats, la construction des lignes nouvelles qu'il jugerait nécessaire de joindre au réseau de la région :

5° Pour le cas où la Compagnie d'Orléans se refuserait à traiter sur les bases qui viennent d'être indiquées, constitution d'un grand réseau de l'Ouest ou du Sud-Ouest exploité par l'Etat.

La proposition de M. Allain-Targé représentait tout un nouveau programme : elle exprimait nettement l'irritation de la majorité républicaine à l'égard des Grandes Compagnies et son désir de les houspiller vigoureusement ; elle proclamait le droit de l'Etat d'intervenir en matière de tarification et en matière de concessions nouvelles ; enfin elle contenait le principe du rachat au *prix réel*, par

l'Etat, de toutes les lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires. C'était une formule nouvelle pour l'avenir, et, pour le passé, l'ouverture d'une vaste liquidation à laquelle furent obligées de recourir par la suite non seulement les *Compagnies des Charentes* et de la *Vendée*, mais encore les *Compagnies d'Orléans à Châlons*, d'*Orléans à Rouen*, de *Saint-Nazaire* au *Croisic*, de *Bressuire à Poitiers*, de *Clermont à Tulle*, etc.., c'est-à-dire toutes les entreprises de Chemins de fer constituées par la spéculation en dérogation des prescriptions de la loi de 1865.

Un dernier exemple montrera à quels épouvantables gaspillages, et à quels abus de la confiance publique, cette inobservance de la loi de 1865 donnait lieu quelques mois encore avant le vote de la proposition Allain-Targé.

Le 6 juillet 1876 la *Société de Dépôts et Comptes Courants* procédait, au nom de la *Compagnie des Chemins de fer de Maine-et-Loire et Nantes*, à une émission de 35.000 obligations de 500 fr. 3 0/0 au prix de 272 fr. 30. Le prospectus d'émission portait en grosses lettres : « Ladite émission a été *autorisée par décision ministérielle du 24 juin 1876* » et ajoutait :

GARANTIES

Ce placement (de 5,50 0/0) est garanti par 67 kilomètres de Chemins de fer de Montreuil-Bellay à Angers, presque entière-

ment achevés, et dont l'ouverture à l'exploitation aura lieu en novembre prochain.

Une convention conclue, sous réserve de l'approbation du Gouvernement, avec M. le Président de la *Compagnie des Charentes*, assure un REVENU NET de 12.500 fr. par kilomètre, soit de 800.000 francs pour la ligne de Montreuil-Bellay à Angers, alors que le service de 35.000 obligations n'exige qu'une annuité totale de 558.000 fr. Au delà de 25.000 fr. de produit brut par kilomètres, la *Compagnie de Maine-et-Loire et Nantes* aura droit à la moitié de la recette.

La Convention conclue avec la *Compagnie des Charentes* (sauf approbation du Gouvernement) était l'amorce nécessaire : or, cette ligne de Montreuil-Bellay à Angers fut comprise dans la liquidation dont nous parlons plus haut ; elle figure dans le Réseau actuel de l'Etat pour 246.539 fr. le kilomètre, non compris 46.085 fr. par kilomètre de subventions de l'Etat ou du département — elle a donné, en 1891, 708.529 fr. de recettes brutes et 617.272 fr. de dépenses d'exploitation, soit 91.256 francs de revenu net au lieu des 800.000 fr. soi-disant assurés par la *Compagnie des Charentes*. Après quinze années d'exploitation le déficit indiqué par les comptes de l'Administration de l'Etat est de 596.587 fr., soit 9.622 fr. par kilomètre, la ligne ayant 62 kilomètres et non 67, comme l'indiquait le prospectus de 1876 de la *Société de Dépôts et Comptes Courants*.

La proposition Allain-Targé eut donc le grand mérite de couper court aux abus de la spéculation

en posant des bases très sévères pour la liquidation du passé, et, pour l'avenir, en décidant la concentration de toutes les lignes à grand trafic d'une région sous une même Administration « de telle « sorte qu'il ne puisse s'établir aux dépens de l'E- « tat une concurrence ruineuse pour le Trésor, pour « les exploitants et bientôt pour les populations « elles-mêmes. »

S'inspirant du vote de la Chambre, M. Albert Christophle, Ministre des Travaux publics, entra en négociation avec le Conseil d'administration de la *Compagnie des Charentes*, signa avec elle un projet de rachat par l'Etat et nomma une Commission arbitrale de trois membres (M. Reynaud, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, choisi par le Ministre ; M. Varroy, sénateur, ingénieur des ponts et chaussées, choisi par la *Compagnie des Charentes* ; et M. de Maisonneuve, inspecteur général des finances, choisi d'accord par les parties) pour estimer l'indemnité à payer à la Compagnie.

La Commission arbitrale rendit sa sentence le 26 septembre 1877 et le chiffre qu'elle arrêta ne répondit guère aux espérances de ceux qui trouvaient la Convention primitive avec l'*Orléans* trop dure pour les actionnaires des *Charentes*. Le prix de rachat du réseau de la Compagnie, y compris la ligne de Confolens à Excideuil, la ligne de Bordeaux à la Sauve, le domaine particulier de la Compagnie, le matériel roulant, ainsi que le mo-

bilier des gares, stations, ateliers et hôtel, fut fixé à la somme de 113.505.391 fr., y compris 2.520.674 francs de dépenses réglées, mais non soldées, ainsi que les arrérages courus et non échus, et déduction faite des produits divers et des subventions s'élevant à 35.723.000 fr.

La Compagnie avait, au contraire, présenté des états de dépenses s'élevant—déduction faite aussi des subventions et produits divers — à 128.684.092 francs. Le rabais imposé par la Commission arbitrale portait sur des apports, des frais d'étude et des dépenses de premier établissement non régulièrement justifiés dans les écritures de la Compagnie, mais que de pauvres diables d'actionnaires avaient bel et bien payés en souscrivant ou achetant des actions au pair. La répartition des 113.505.391 fr. permettait de solder toutes les créances de la Compagnie, de rembourser les 304.620 obligations émises en 13 séries, du 24 mars 1865 au 30 décembre 1875, au prix brut des émissions (prix variant de 254 fr. à 312 fr.) et de répartir environ 8 millions aux 43.722 actions alors en circulation, soit 180 francs pour chacune d'elles.

Nous avons déjà vu que la Convention avec l'*Orléans* transformait les obligations 3 0/0 des Charentes en obligations 3 0/0 de la *Compagnie d'Orléans*, lesquelles valaient 345 fr. au moment du rachat par l'Etat et accordait 450 fr. à chaque action, plus un dernier dividende de 25 francs.

Il est juste de constater que la *Compagnie d'Orléans* ne consentait ces avantages qu'à la condition d'obtenir la garantie de l'Etat pour les lignes à incorporer dans son réseau.

Les négociations de rachat s'engagèrent, sur les mêmes bases de l'article 12 de la loi du 23 mars 1874, avec la *Compagnie de la Vendée*, tombée en faillite dans le courant de l'année et avec les diverses Sociétés dont la situation financière se trouvait irrémédiablement compromise dès la fin de l'année 1876, et du 31 mars au 12 juin 1877, M. Albert Christophle, Ministre des Travaux publics, et son successeur M. Paris, signèrent dix Conventions provisoires de rachat. Par un projet de loi, portant la date du 10 janvier 1878, M. de Freycinet, alors Ministre des Travaux publics, demanda au Parlement de ratifier les sept Conventions, au sujet desquelles les Commissions arbitrales avaient rendu leur sentence et fixé les indemnités suivantes :

Charentes	113.505.391 fr.
Vendée	47.113.880
Bressuire à Poitiers	1.728.004
Saint-Nazaire au Croisic.	4.607.936
Orléans à Châlons	47.324.881
Poitiers à Saumur	10.949.535
Maine-et-Loire et Nantes.	14.618.827

En ajoutant à ces chiffres les indemnités pour le rachat des *Compagnies d'Orléans à Rouen* (en

faillite), de *Clermont à Tulle*, des *Chemins de fer Nantais* et les dépenses à faire pour achever la construction des lignes commencées et le complément nécessaire de mobilier et de matériel roulant, l'exposé des motifs du Ministre estimait le prix de rachat proprement dit à 334 millions nets (déduction faite des subventions) et 166.780.000 francs de dépenses complémentaires à la charge de l'Etat, soit environ 500 millions de francs pour un réseau de 2.615 kilomètres.

En ce qui concerne l'exploitation, l'*art. 4* du projet de loi stipulait que « en attendant qu'il soit « statué sur les bases définitives du régime auquel « seront soumis les Chemins de fer, dont l'art. 2 de « la présente loi règle la reprise par l'Etat, le Mi- « nistre des Travaux publics assurera l'exploita- « tion provisoire de ces lignes à l'aide de tels « moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le « Trésor ».

Les ressources nécessaires au rachat, aux travaux complémentaires et aux insuffisances éventuelles du produit des lignes groupées en *Réseau d'État* devaient être créées par une loi de finances ultérieure.

La discussion du projet de rachat commença le 9 mars 1878 à la Chambre des députés, juste un an après le vote de la proposition Allain-Targé. Les actionnaires et obligataires des Compagnies absorbées se plaignaient amèrement de la rigueur

excessive des sentences arbitrales; beaucoup de députés les trouvèrent encore trop favorables aux intérêts des Compagnies déchues, mais finalement la Chambre adopta le projet gouvernemental (15 mars), le Sénat le ratifia le 10 mai suivant, et le *Journal officiel* le publia sous forme de loi le 27 mai, avec deux décrets réglementant l'organisation administrative et financière du réseau des *Chemins de fer de l'Etat.*

Dans le rapport qui précédait les deux décrets, M. de Freycinet exposait qu'en proposant cette organisation le Gouvernement poursuivait un double but : « Etablir un régime pouvant se prêter « à une expérience durable si l'Etat voulait définitivement continuer l'exploitation, mais qui fût « cependant susceptible d'être immédiatement « abandonnée si l'Etat rétrocédait ou affermait les « lignes rachetées ». C'était une formule très habile destinée à mettre d'accord les partisans et les adversaires de l'exploitation directe par l'Etat. Aux termes des décrets la gestion *provisoire* fut confiée, sous la surveillance directe du Ministre des Travaux publics, à un Conseil d'administration de neuf membres nommés par décret, à un Directeur relevant du Conseil, mais également nommé par décret, et à un Caissier général chargé de centraliser les recettes et les dépenses et rendu justiciable de la Cour des Comptes.

Les fonctions du Conseil d'administration des Chemins de fer de l'Etat sont à peu près analogues

à celles des Grandes Compagnies : « Il est investi « du pouvoir de nommer et de révoquer, sur la « proposition du Directeur, les agents et les em- « ployés, à l'exception des chefs de service; de « fixer ou modifier les tarifs, sauf l'homologation « ministérielle; d'approuver les règlements rela- « tifs à l'organisation du service, à la marche des » trains,. à la police et à l'exploitation des Che- « mins de fer; d'approuver les marchés et les « traités relatifs à l'exploitation de divers ser- « vices, etc... A lui également appartient le soin « d'établir le budget annuel du réseau comprenant « les prévisions de recettes et les crédits né- « cessaires aux dépenses d'exploitation, et de les « présenter à l'approbation du Ministre des Tra- « vaux publics, qui le soumet, à son tour, au vote « du pouvoir législatif ».

Le premier Conseil d'administration fut composé de la manière suivante :

MM. Calmon et Béraldi, sénateurs; MM. Léon Renault et Lebaudy, députés; M. Goussard, président de section au Conseil d'Etat; M. Léon Bouchard, conseiller maître à la Cour des Comptes; M. Roy, négociant, membre du Conseil supérieur de l'agriculture, du commerce et de l'industrie; MM. Lax et Bidermann, ingénieurs de l'Etat. M. Calmon reçut la présidence et M. Goussard la vice-présidence.

La loi de rachat (loi du 17 mai 1878) disait,

par son *article* 3, qu'une loi de finances ultérieure créerait les ressources nécessaires à la constitution du réseau de l'Etat. Cette loi, portant la date du 11 juin 1878, fut promulguée le 12 par l'*Officiel* et autorisa le Ministre des finances à inscrire au Grand-Livre de la Dette publique et à aliéner la somme de rentes nécessaires pour produire, déduction faite des frais matériels de l'opération, le capital de 336 millions de francs. Le type de rentes choisi était du 3 0/0 *amortissable* en 75 années.

Voici comment M. Léon Say, dans l'exposé des motifs de la loi, justifiait le choix de ce nouveau titre :

Les conditions auxquelles le Gouvernement avait à satisfaire étaient : 1° demander au public les capitaux sous une forme à laquelle il fut dès longtemps habitué et qui se rapprochât, autant que possible, de celle qui a été, en quelque sorte, consacrée pour les grands travaux de Chemins de fer; 2° proportionner chaque année cette création de ressources à l'importance des opérations qu'on avait en vue, de telle façon que les Chambres fussent constamment maîtresses de ralentir ou d'activer, selon les circonstances, l'exécution du programme développé sur une certaine suite d'années. D'où, comme conséquence, l'exclusion des grandes émissions à époques fixes, engageant l'avenir et obligeant, pour ainsi dire, à poursuivre les travaux, quoi qu'il arrive, sous peine de grever le Trésor d'une charge énorme d'intérêts stériles.

Nous croyons que vous approuverez cette marche à la fois hardie et prudente qui tend résolument vers l'achèvement du programme que le pays réclame et qui, cependant, ne compromet rien et laisse toujours la décision où elle doit être, c'est-à-dire au sein du Parlement, seul juge en dernier ressort des efforts dont la nation est susceptible.

M. Léon Say s'avançait beaucoup en affirmant que cette *marche à la fois hardie et prudente* ne compromettait rien ! Sa création de *Rentes amortissables* fut un trompe-l'œil qui entraîna précisément le pays beaucoup plus loin que ses ressources normales ne lui permettaient d'aller : mais n'anticipons pas et revenons à notre *Réseau de l'Etat*.

L'opération financière dont nous venons d'exposer le mécanisme fut très vivement attaquée dans la presse : on fit remarquer au Ministre des finances que sous prétexte d'offrir au public un titre auquel il fût habitué... il allait, tout au contraire, lui présenter un type de rentes absolument nouveau, sans marché, et dont il ne voudrait peut-être pas. On lui fit encore remarquer, et non sans raison, que, d'après ses propres déclarations, l'annuité totale des nouveaux fonds d'Etat s'élèverait à 5 0/0 du capital effectif et que ce taux d'emprunt était supérieur à celui des Grandes Compagnies, dont les arrérages se trouvaient cependant frappés d'un impôt de 3 0/0; et, qu'enfin, puisqu'il désirait si vivement ne point *grever le Trésor d'une charge énorme d'intérêts stériles*, il aurait dû au moins procéder à la Conversion du 5 0/0 qui valait alors plus de 110 fr. à la Bourse.

Mais le Parlement voulait un *Réseau d'Etat* et des grands travaux publics : le système financier Léon Say et le plan Freycinet eurent son entière approbation.

Jusqu'en 1884 les comptes annuels de l'Administration du *Réseau de l'Etat* restèrent confondus avec le budget des travaux publics ; mais depuis cette époque ils forment un chapitre particulier, hors budget, que la Commission du budget rapporte distinctement : les prévisions de déficit sont couvertes par le budget des finances.

Les premières années d'exploitation n'ont pas été très brillantes ; pendant trois exercices les produits nets sont restés inférieurs à 3 millions de francs, soit à peine 1.450 fr. par kilomètre, alors que le capital de rachat des lignes et des dépenses complémentaires de premier établissement représentaient environ 200.000 fr. par kilomètre, soit 9.300 fr. d'intérêt annuel. Mais depuis 1883 la situation du *Réseau de l'Etat* s'est considérablement améliorée.

XIII

Le Plan Freycinet

M. de Freycinet a eu l'honneur de donner son nom au grand programme de travaux publics dont le Parlement réclamait l'exécution depuis déjà plusieurs années, mais notre impartialité d'historien nous oblige à reconnaître que le fameux *plan* de 1888 devrait, en réalité, porter le nom d'Albert Christophle.

En effet, dans un grand discours-programme, prononcé à Domfront dans le courant du mois d'août 1876, l'honorable gouverneur actuel du *Crédit Foncier*, alors Ministre des travaux publics, déclara que la France s'était, en matière de Chemins de fer, laissé devancer d'une manière inquiétante par les pays voisins; qu'il était triste de penser que, dans la série des contrées sillonnées de voies ferrées, nous n'occupions, en Europe, que le sixième rang et qu'il fallait en finir avec cette insuffisance de moyens de transport.

Pour y remédier, dit le Ministre des travaux publics, un grand parti devient nécessaire. Comme aux premiers

temps de la création des Chemins de fer, l'Etat doit s'engager *résolument* dans la construction des lignes qui, à mesure que le réseau s'étend, deviennent moins productives. Les Compagnies, si puissantes quelles soient, ne possèdent pas, pour agir avec la rapidité qui convient, les ressources indispensables. Certes, je ne veux pas médire des grandes Compagnies : elles nous ont rendu d'immenses services et accompli, avec prudence et avec sagesse, de grandes et utiles entreprises. Mais les Compagnies ne peuvent livrer annuellement à la circulation qu'un certain nombre de kilomètres ; leur puissance d'exécution est limitée parce que, pour construire, il faut emprunter et que, pour emprunter, il est nécessaire de gager l'emprunt avec les ressources normales de leurs budgets. A côté des Compagnies, il faut donc, pour marcher rapidement au but, pour racheter notre infériorité sur l'Etranger et porter le réseau de nos voies ferrées au chiffre kilométrique de nos routes nationales, c'est-à-dire à près de 38.000 kilomètres, il faut, dis-je, *l'intervention puissante, résolue, presque sans limite de l'Etat.* Certes, les sacrifices à faire doivent être considérables ; mais la Commission du budget a compris cette inéluctable nécessité, et, dès ce moment, d'accord avec le Gouvernement, elle a affecté à la création des Chemins de fer par l'Etat des ressources qui permettront de faire face aux premiers besoins.

L'habile financier qui gouverne aujourd'hui le *Crédit Foncier de France* sera effrayé — s'il lit ces lignes — des théories financières du Ministre des Travaux publics de 1876. Il sera effrayé de son audace, car il ajoutait encore :

Les Chemins de fer, messieurs, ne doivent pas nous faire négliger la navigation intérieure. L'amélioration de nos rivières et de nos canaux s'impose à tous les

esprits attentifs. Déjà j'ai déposé trois projets de lois destinés à assurer une navigation continue de Rouen à Paris, de Paris à Lyon et enfin de Lyon à Marseille. Les résultats de ces travaux seront immenses. D'autres projets sont à l'étude et si, comme je n'en doute pas, les deux Chambres veulent y donner leur approbation, nous verrons, dans un avenir prochain, s'établir ce concours nécessaire des Chemins de fer et de la navigation tant de fois réclamé par l'opinion publique, concours indispensable pour avancer le développement de la richesse nationale par l'abaissement équitable du prix des transports.

M. Christophle, parlant au nom du Gouvernement, ne faisait, il est vrai, que traduire l'opinion de la nouvelle majorité parlementaire qui était elle-même l'expression unanime des Conseils généraux et de l'opinion publique. On réclamait partout l'intervention de l'Etat, *puissante*, *résolue*, *presque sans limite :* on reconnaissait que les sacrifices seraient considérables, mais les excédents budgétaires éblouissaient tout le monde — le Ministre des finances, M. Léon Say, tout le premier — et la Commission du budget ne demandait pas mieux que d'aller de l'avant.

Certains députés n'admettaient même pas que l'on fît appel au concours financier des communes ou départements intéressés à la construction des nouvelles voies projetées : « Comment ! disaient-ils, « on voudrait obliger les régions les plus déshé- « ritées, les plus misérables de la France, à four- « nir un concours obligatoire à l'Etat pour l'exé-

« cution de leurs Chemins de fer, alors que les « régions les plus prospères n'ont rien eu à payer « de ce chef ? » C'est la thèse qui fut soutenue à la tribune de la Chambre par l'honorable M. Bastid, député du Cantal, lors de la discussion du Budget des Travaux publics pour l'année 1877.

M. Bastid combattait la disposition finale de l'article 2 de la loi des finances autorisant le Ministre des Travaux publics à entreprendre la construction des Chemins de fer décidée par les lois des 16 et 31 décembre 1875, disposition par laquelle les travaux desdites lignes ne *devaient être entrepris* que lorsque le Ministre *aurait reçu* des départements, communes ou propriétaires intéressés, des offres de concours qu'il jugerait *suffisantes*.

Le sympathique député du Cantal oubliait que les grandes voies d'intérêt général s'étaient créées dans les régions les plus riches, d'une manière toute naturelle, absolument comme les fleuves — dont M. Bartholony citait l'exemple — s'étaient tracé leurs cours à travers les plaines.

La théorie de l'intervention de l'Etat, prise dans le sens développé par M. Bastid, pouvait avoir les conséquences les plus désastreuses pour le Budget... En effet, que serait devenu ce pauvre Budget si les 36.000 communes de la France en avaient demandé le bénéfice : Mais les signes de défaillance, donnés par quelques Compagnies secondaires depuis le discours de Domfront, et l'inquiétude

qui commençait à se manifester dans le monde financier, permirent au Ministre des Travaux publics de combattre et de faire repousser — à la faible majorité de 241 voix contre 221 — la thèse de M. Bastid.

M. Christophle reconnaissait toujours la nécessité de l'intervention de l'Etat, mais l'expérience semblait vouloir démontrer que cette intervention serait beaucoup plus coûteuse pour le Trésor public qu'on ne l'avait tout d'abord supposé. A l'origine de la campagne contre les Grandes Compagnies, c'est-à-dire aux premières concessions qui furent accordées en dérogation à la loi de 1865, on croyait généralement que de simples subventions de construction suffiraient pour assurer la création des lignes nouvelles ; puis les abus que nous avons signalés d'autre part amenèrent l'Etat à se charger lui-même de l'infrastructure des voies. En décembre 1876, le Gouvernement, par l'organe du Ministre des Travaux publics, était obligé de déclarer publiquement qu'un certain nombre de Compagnies secondaires se trouvaient non seulement dans l'impuissance d'achever le réseau qui leur avait été concédé, *mais qu'elles n'avaient même plus les moyens de continuer l'exploitation d'une façon durable*, ou, tout au moins, de payer l'intérêt ou l'amortissement des sommes dépensées pour les parties déjà commencées. « Il faudra donc que l'Etat « vienne au secours de ces Compagnies, et il ne

« pourra y venir, évidemment, qu'en dépensant « beaucoup d'argent. »

Il fallait, aussi, assurer l'exécution immédiate des 2.800 kilomètres concédés par les lois de décembre 1875, c'est-à-dire demander sur-le-champ au Trésor public un sacrifice de 600 à 700 millions de francs. Enfin, admettre la mise en œuvre, dans un très bref délai, de 15.000 à 18.000 kilomètres de voies nouvelles reconnues nécessaires pour l'achèvement du réseau français, impérieusement réclamé par l'opinion publique.

« Est-ce que dans cette situation — disait M. « Albert Christophle, en réponse au discours de « M. Bastid — il n'est pas normal, alors que les « lignes promises aux populations sont attendues « avec impatience, est-ce qu'il n'est pas normal de « demander aux départements traversés par ces « lignes une subvention qui viendra diminuer *un* « *peu* la *charge énorme* qui doit peser sur le « Trésor ? »

Eh oui, c'était normal d'engager la responsabilité financière des départements qui voulaient des Chemins de fer pour tous leurs chefs-lieux de cantons, pour toutes leurs communes : comme il a été normal de dégager, plus tard, la situation financière de l'Etat en passant aux grandes Compagnies la responsabilité de l'achèvement et de l'exploitation du *Troisième Réseau*.

Mais il aurait été bien plus rationnel de tenir

compte des leçons du passé et de ne plus mettre la charrue avant les bœufs, c'est-à-dire d'arrêter tout d'abord les bases d'un bon programme financier pour la construction et l'exploitation des lignes projetées. L'adoption de ce programme — que M. Léon Say a oublié de présenter à l'approbation du Parlement, soit en 1876, lors de la mise en œuvre des lignes concédées en 1875, soit en 1878, lors de l'adoption du *Plan Freycinet* — aurait évité les graves mécomptes dont nous parlerons plus loin.

Si nous nous sommes ainsi étendu sur l'origine du programme de travaux publics qui porte le nom de *Plan Freycinet*, et dont l'exécution s'est poursuivie par la suite, malgré la débâcle des Compagnies secondaires, malgré les charges formidables qui en résultèrent pour nos Budgets ; si nous avons cherché à établir que ce *Plan* n'était ni l'œuvre isolée d'un homme, ni celle d'un parti politique, mais bien l'expression unanime de la volonté nationale : ce n'est certes point dans l'intention d'en critiquer le principe ou d'en contester l'utilité.

Nous pensons, au contraire, que ces grands travaux publics, dont le Gouvernement de la République a pris si courageusement la responsabilité, étaient indispensables et que leur exécution a puissamment contribué au relèvement financier de notre pays en développant ses forces productives. Mais en étudiant impartialement

toutes les phases de la création de ce *Troisième Réseau* nous sommes dans l'obligation de reconnaître que si le programme des ingénieurs — eu égard à la nécessité de donner satisfaction aux vœux unanimes de la nation — a produit de bons résultats dans son ensemble, les moyens financiers de l'exécution — ou plus exactement l'absence de tout programme financier — ont été déplorables à tous les points de vue.

La crise politique du Seize-Mai et la liquidation forcée des Compagnies secondaires suspendirent provisoirement la réalisation du programme de grands travaux publics mis à l'étude au lendemain des élections législatives de 1876. Mais lorsque la France eut repris la libre possession de ses destinées et lorsque, par la perspective du rachat des Compagnies sinistrées, on fut débarrassé des préoccupations les plus immédiates, la question de l'achèvement du *Troisième Réseau* revint à l'ordre du jour.

Le 3 janvier 1878, le *Journal officiel* promulgua un décret organisant six Commissions régionales chargées de recueillir, sur toute la surface du territoire de la République, les éléments du *Troisième Réseau* qu'il s'agissait d'achever « afin de donner une complète satisfaction aux intérêts du pays. »

Ce décret était précédé d'un rapport de M. de Freycinet expliquant que ce réseau devait com-

prendre : d'abord 2.897 kilomètres de lignes d'intérêt général déjà votées, mais non encore concédées ; puis, 2.100 kilomètres de lignes concédées à titre d'intérêt local, mais que leur position devait faire entrer dans la catégorie de l'intérêt général ; et, enfin, 5.000 kilomètres de lignes à étudier.

En ajoutant à ces lignes nouvelles 5.751 kilomètres restant à construire soit par les Grandes Compagnies, soit par les Compagnies secondaires, M. de Freycinet estimait que l'achèvement du *Troisième Réseau* coûterait environ 3 milliards de francs à l'Etat et que les travaux pourraient être répartis sur une période de dix années.

Le travail des Commissions régionales permit au Ministre des Travaux publics de déposer, le 4 juin 1878, sur le bureau de la Chambre des députés, un projet de loi sur le classement des Chemins de fer d'intérêt général qui incorporait, dans ce *Troisième Réseau*, 154 lignes nouvelles et 53 lignes précédemment comprises dans le Réseau d'intérêt local. Dans son exposé des motifs M. de Freycinet indiquait que ce nouveau classement aurait pour conséquence le rachat d'un certain nombre de ces dernières lignes.

Le projet de loi — désormais connu sous le nom de *Plan Freycinet* — classait 5.700 nouveaux kilomètres de chemins de fer, lesquels ajoutés aux 10.300 kilomètres déjà concédés ou prévus, formaient un total de 16.000 kilomètres environ. En

maintenant l'évaluation d'établissement à 200.000 francs par kilomètre et la période de construction à 10 années — soit 3.200 millions pour l'ensemble du projet et 320 millions par année — le Ministre croyait ne pas compromettre la situation financière du Trésor, puisque pendant la période 1855-1865, le pays avait consacré aux Chemins de fer une somme annuelle de 450 millions.

Il perdait de vue que, de 1855 à 1865, c'étaient surtout les Compagnies qui avaient construit les lignes nouvelles et que ces lignes — infiniment plus productives que celles qu'il s'agissait d'établir à partir de 1879, puisqu'elles appartenaient au *Second Réseau* et qu'elles étaient exploitées dans d'excellentes conditions, — donnèrent des résultats immédiats presque suffisants pour couvrir l'intérêt des dépenses de premier établissement. En réalité, le *Plan Freycinet* avait voulu contenter tout le monde, mais la presque totalité des lignes qu'il incorporait au Réseau d'intérêt général auraient été infiniment mieux à leur place dans le Réseau d'intérêt local.

Voilà la faute capitale dont notre Budget d'Etat supporte aujourd'hui les dures conséquences : c'est ce que MM. Varroy et Krantz établirent, lorsque le projet parvint au Sénat, remanié et encore augmenté par la Chambre des députés.

M. Krantz s'appliqua, surtout, à démontrer, en

étudiant le projet ligne par ligne, que ce projet allait imposer au pays des sacrifices hors de proportion avec les services à espérer ; qu'un certain nombre de lignes éventuelles n'étaient pas d'une utilité immédiate, que d'autres ne pourraient jamais couvrir leurs frais d'exploitation, et, qu'en les construisant, loin d'augmenter la fortune publique, on la diminuerait plutôt !

Les critiques de M. Krantz, qui passait à juste raison pour un homme très compétent en matière de travaux publics, produisirent une certaine impression : beaucoup de bons esprits comprenaient qu'on allait, en effet, trop loin, *qu'on faisait beaucoup trop grand!*

Mais M. de Freycinet avait très habilement tourné la plus grosse objection en ne se prononçant point d'abord sur le mode d'exploitation à donner aux nouvelles lignes..... et en expliquant que son projet n'était qu'un programme de travaux, qu'il laissait au Parlement la faculté de fixer chaque année les dépenses à affecter à la construction des voies nouvelles et que, par suite, les Chambres resteraient toujours libres d'activer ou de pousser les travaux, suivant les circonstances : le *Plan Freycinet* fut finalement voté à une forte majorité, le 17 juillet 1879.

La situation suivante des Chemins de fer français, au 31 décembre 1878 et au 31 décembre

1879, indique les conséquences du classement décidé :

	Situation au 31 déc. 1878	Situation au 31 déc. 1879
CHEMINS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL	Kilom.	Kilom.
En exploitation....................	22.139	22.756
En construction ou à construire....	8.454	17.339
Totaux..............	30.593	40.095
CHEMINS D'INTÉRÊT LOCAL		
En exploitation....................	2.068	2.159
En construction ou à construire....	2.392	1.713
Totaux..............	4.460	3.872
CHEMINS DE FER INDUSTRIELS		
En exploitation....................	249	263
En construction ou à construire....	120	106
Totaux..............	369	369
TOTAL GÉNÉRAL		
En exploitation....................	24.456	25.178
En construction ou à construire....	10.966	19.158
Totaux généraux........	35.422	44.336

Le réseau d'intérêt général augmentait de 9.502 kilomètres ; le réseau d'intérêt local perdait, au contraire, 588 kilomètres au profit de l'intérêt général, et les Chemins de fer industriels restaient sans changement.

Le point faible du *Plan Freycinet* apparaît dans ce simple tableau. En 1878, la France comptait déjà 30.595 kilomètres de lignes d'intérêt général en construction ou à construire, c'est-à-dire un réseau à grande section à peine inférieur de 25 0/0

au développement total de nos routes nationales. Ces 30.595 kilomètres comprenaient d'abord les lignes de l'*Ancien Réseau*, qui étaient naturellement les plus fructueuses ; puis les lignes du *Second Réseau*, déjà beaucoup moins productives, mais que le déversoir de l'*Ancien Réseau*, grâce aux *Conventions de 1859*, faisaient vivre honorablement ; puis, enfin, les lignes du *Troisième Réseau* concédées soit aux grandes Compagnies, soit aux Compagnies secondaires, et dont les résultats d'ensemble ne permettaient ni de faire face aux charges du capital de premier établissement, ni même — pour un grand nombre d'entre elles — de couvrir les dépenses de l'exploitation proprement dite.

Dans ces conditions, le classement en lignes d'*intérêt général* des 9.502 nouveaux kilomètres prévus pour l'achèvement du *Troisième Réseau* était une erreur dont les finances de l'Etat devaient fatalement subir les lourdes conséquences. Cette augmentation portait à 17.339 kilomètres les nouvelles lignes en construction ou à construire par le réseau d'intérêt général. A 200.000 fr. de construction kilométrique, c'était une dépense à prévoir de 3.500 millions environ, et comme nous savons que le 3 0/0 *Amortissable* imaginé par M. Léon Say pour fournir les capitaux nécessaires à cette construction revenait à 5 0/0 d'intérêt et d'amortissement à l'Etat : le calcul le plus élémentaire démontrait que les lignes nouvelles, à grande sec-

tion, devraient fournir de 16.000 à 18.000 fr. de recettes kilométriques brutes pour équilibrer leurs charges.

Or, l'expérience du passé indiquait que ce chiffre moyen ne pourrait jamais être approché — même de très loin — par des lignes destinées à traverser des régions pauvres, à desservir des centres peu importants, où l'industrie faisait généralement défaut. Il fallait donc ramener le problème à sa forme la plus pratique, c'est-à-dire établir les voies projetées dans les conditions les plus économiques, utilisant, partout où on pouvait le faire, les accotements de ces routes nationales et départementales dont on allait presque supprimer la fonction; en un mot, dépenser 50 ou 60 0/0 de moins pour un même nombre de kilomètres à construire. Et ces nouvelles lignes — ne devant être forcément que les petits ruisseaux du transit, les lignes du *Second Réseau* constituant les rivières et celles de l'*Ancien*, les fleuves — auraient rendu aux régions desservies des services d'autant plus sérieux que leurs frais de construction et d'exploitation auraient été moindres.

D'ailleurs, la suite de cette histoire va nous indiquer les conséquences réelles de cette erreur de conception.

XIV

Le Rapport Baïhaut sur le Rachat

Nous avons vu que M. de Freycinet avait déclaré au Sénat que le Gouvernement ne voulait pas encore se prononcer sur le mode d'exploitation à donner aux nouvelles lignes dont l'Etat avait décidé la construction à ses frais. Le moment approchait cependant où une solution définitive devenait indispensable : En effet, dans le courant de 1879, l'Etat poursuivait l'exécution de 2.262 kilomètres répartis sur tous les points du territoire ; quelques-unes de ces lignes, commencées en 1876 et 1877, allaient être achevées et la solution du problème de l'exploitation ne pouvait plus être éludée.

Au fond, M. de Freycinet n'était point partisan de l'exploitation directe par l'Etat. Il avait donné satisfaction aux légitimes désirs de la majorité parlementaire en élaborant un grand programme de travaux publics, mais il désirait sincèrement, qu'une fois l'exécution de ces travaux assurée,

l'Etat se déchargeât de l'exploitation des nouvelles lignes construites ou rachetées.

La Chambre semblait être d'un avis différent. Le Gouvernement lui donna l'occasion de se prononcer en lui présentant deux projets de Conventions à passer avec la *Compagnie du Nord* et la *Compagnie de l'Ouest*, rétrocédant à ces deux Compagnies un certain nombre des lignes classées au Réseau d'intérêt général.

La Commission parlementaire se déclara hostile à ces deux Conventions et, le 27 mai 1879, à la suite d'un grand débat public, elle vota une proposition de M. Jean David, député du Gers, instituant une Commission de trente-trois membres chargée d'étudier tous les éléments de la question d'exploitation.

Cette Commission, nommée par les bureaux de la Chambre des députés le 9 juillet suivant, se subdivisa en trois sous-Commissions, avec mission d'établir : 1° les réformes à apporter dans le fonctionnement des tarifs ; 2° les conditions financières d'après lesquelles les concessions des grandes Compagnies pourraient être rachetées par l'Etat ; 3° l'étude des divers systèmes d'exploitation en usage dans les pays étrangers.

La Commission n'avait pas encore terminé ses travaux lorsque M. Varroy — qui avait remplacé M. de Freycinet au Ministère des Travaux publics — signa le 10 février 1880, avec la *Compagnie d'Orléans*, une Convention de rachat par l'Etat des

treize lignes suivantes appartenant au réseau de cette Compagnie : Brétigny à Tours par Vendôme ; Tours à Saint-Nazaire ; Tours au Mans ; Savenay à Landerneau et Pontivy ; Saint-Benoit à La Rochelle et Rochefort ; Paris à Sceaux et à Limours ; Angers à Niort ; Nantes à la Roche-sur-Yon ; Châteaubriant à Nantes ; Aubigné à la Flèche ; la Flèche à Sablé ; Château-du-Loir à Pont-de-Braye ; Pont-de-Braye à Saint-Calais.

La *Compagnie d'Orléans* devait remettre ces lignes à l'Etat au 1er janvier qui suivrait l'approbation définitive de la Convention et abandonner, en outre, la concession de quatre lignes à elle concédées, mais non encore exécutées.

Pour prix de la cession des lignes énumérées ci-dessus, la Compagnie devait recevoir un titre inaliénable de rente annuelle et irréductible de 17.100.000 francs, à servir semestriellement par l'Etat jusqu'au 31 décembre 1956. Cette annuité était répartie : 14.984.000 francs, au compte de l'*Ancien Réseau;* 1.192.000 francs au compte du *Nouveau Réseau* et 924.000 francs au compte spécial des lignes d'intérêt local dont elle était concessionnaire.

La *Compagnie d'Orléans* recevait, en outre, l'exploitation d'un certain nombre de lignes appartenant au *Réseau de l'Etat*.

Dans son exposé des motifs, M. Varroy expliquait que cette Convention était conclue : « pour « éviter une guerre de tarifs désastreuse pour le

« *Réseau de l'Etat*, et pour la *Compagnie d'Or-*
« *léans*, c'est-à-dire encore pour l'Etat en vertu du « jeu de la garantie d'intérêt, » et il ajoutait que le nouveau groupement des lignes formant le *Réseau de l'Etat* rendrait plus concluant les résultats de son exploitation et qu'il permettrait ainsi, soit la continuation de l'exploitation par l'Etat, soit la transmission du réseau à une Compagnie concessionnaire.

Le projet de M. Varroy fut renvoyé à la Commission des 33, qui l'accueillit fort mal. La majorité de cette Commission était favorable au principe du rachat par l'Etat de TOUTES les Grandes Compagnies; elle ne pouvait donc suivre le Gouvernement sur le terrain où la Convention du 10 février 1880 voulait placer la question des Chemins de fer.

Le Ministre des Travaux publics avait signé cette Convention pour supprimer, entre la *Compagnie d'Orléans* et le *Réseau de l'Etat*, une concurrence doublement ruineuse pour le Trésor : M. Baïhaut, député de la Haute-Saône, reprenant les termes d'un premier rapport de M. Wilson, député d'Indre-et-Loire, concluant au rachat des Chemins de fer par l'Etat, répondit, au nom de la Commission des 33, que le meilleur moyen de faire disparaître la concurrence, c'était de racheter la *Compagnie d'Orléans*.

Les évaluations de M. Baïhaut furent assez fantaisistes : s'appuyant sur les dispositions de l'article 37 du Cahier des charges annexé à la Conven-

tion de 1857 et relatives au droit de rachat par l'Etat, il calcula que si ce rachat était effectué à la date du 1er janvier 1880, il faudrait payer à la *Compagnie d'Orléans*, d'abord un capital, une fois donné, de 69.234.835 francs pour les frais de premier établissement des lignes de son réseau ayant moins de quinze années de concession ; puis, pendant chacune des années de sa concession, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1956, une annuité de 80.394.276 francs représentant le *produit net* de l'exercice 1878, cet exercice étant pris, conformément au cahier des charges, comme le plus favorable des sept dernières années d'exploitation.

Mais le rapporteur n'oubliait qu'une chose : c'est que, par la Convention du 11 juin 1859, l'Etat avait accordé une garantie d'intérêt au capital employé à la construction des lignes du *Second Réseau* et que cette garantie ne pouvait être retirée à la Compagnie que si l'Etat prenait lui-même la responsabilité de l'intérêt et de l'amortissement de ce capital. En ne tenant point compte de la Convention de 1859, en supposant que la Compagnie prendrait sur l'annuité de 80.394.276 francs l'insuffisance du *Second Réseau* couverte jusqu'alors par le jeu de la garantie d'intérêt, M. Baïhaut faisait évidemment miroiter aux yeux de la Chambre un très gros bénéfice pour l'Etat, puisqu'il mettait à la charge immédiate de la Compagnie un déficit d'exploitation dont l'Etat *s'était engagé* à faire l'avance.

Mais, un examen attentif des arguments déve-

loppés par M. Wilson d'abord et repris par le député de la Haute-Saône, fit comprendre au Gouvernement, et à l'opinion publique, que la voie dans laquelle la Commission s'engageait était à la fois dangereuse pour l'économie générale du pays et ruineuse pour les finances de l'Etat.

En expliquant les conditions dans lesquelles les Conventions de 1859 furent conclues, nous avons vu, en effet, qu'en signant ces Conventions, l'Etat n'avait pour objectif que l'achèvement du *Second Réseau* sans trop de charges pour les contribuables. En utilisant le crédit et l'expérience des Grandes Compagnies, en prenant sur les produits nets de l'*Ancien Réseau* une partie des charges des nouvelles lignes concédées, en accordant enfin une garantie d'intérêt au capital nécessaire pour l'exécution de ces nouvelles lignes, l'Etat assumait à l'égard de ce nouveau capital, une responsabilité effective dont une interprétation spécieuse du Cahier des charges de 1857 (antérieur de deux années aux nouvelles Conventions) ne pouvait l'affranchir.

D'ailleurs, la publication du Rapport Baïhaut, approuvé par la Commission parlementaire, provoqua dans le monde des affaires un ensemble de protestations qu'il est intéressant de rappeler aujourd'hui, car ces protestations démontrent que si l'opinion publique avait demandé des lignes nouvelles et énergiquement réclamé la réduction et l'unification des tarifs de transports, elle ne dési-

rait nullement voir l'État s'emparer des Chemins de fer.

Presque toutes les Chambres de Commerce de France se prononcèrent contre les conclusions du Rapport Baïhaut, parce qu'en étudiant les termes de ce Rapport, elles virent nettement que le rachat de la *Compagnie d'Orléans* était le prélude d'une nouvelle politique économique — le socialisme d'Etat — dont il fallait à tout prix éviter l'application.

La Chambre de Commerce de Nancy se déclara la première et sa réponse est si complète et si remarquable qu'il convient de la reproduire in extenso :

Considérant que la décision prise par la Commission de la Chambre des députés, dite des Chemins de fer, a produit dans le monde commercial et industriel de la région la plus vive émotion ;

Que la question du rachat des Chemins de fer ayant été résolue affirmativement par cette Commission, la Chambre de Commerce de Nancy, se faisant l'interprète d'un sentiment unanime, croit de son devoir de déclarer hautement que l'application de ce projet serait le bouleversement complet du régime économique auquel la France est redevable de sa prospérité actuelle, prospérité qu'une guerre des plus malheureuses et plusieurs mauvaises récoltes successives n'ont pu même ébranler ;

Considérant que l'industrie des transports ne diffère en rien des autres industries ;

Qu'il appartient à chacun de l'exercer comme il l'entend, à la condition de se soumettre aux lois du pays ;

Que ce principe ne doit pas souffrir d'exception et que l'intervention active de l'Etat ne doit se manifester que là où

la force des choses a nécessité la création de monopoles au profit des Compagnies de Chemins de fer;

Que le rôle de l'Etat doit uniquement consister à protéger les citoyens contre lesdites Compagnies, dans le cas où ces dernières manifesteraient l'intention de faire un usage abusif des privilèges qui leur ont été concédés : à faire respecter les règlements auxquels se rattachent toutes les questions de sécurité publique et de défense nationale, en un mot à être purement tutélaire;

Considérant que si les Compagnies de Chemins de fer ont donné lieu souvent à des plaintes légitimes touchant l'existence de leurs tarifs, tarifs, du reste, homologués par le Gouvernement, il n'en est pas moins vrai de dire que leur mode d'exploitation a toujours répondu aux exigences d'une administration sage et économe;

Que, du reste, l'élévation de nos tarifs est due en grande partie à des exigences fiscales; que c'est ainsi que l'impôt sur la Grande vitesse fait obstacle à une diminution de prix pour le transport des voyageurs et pour le transport des marchandises qui, par leur nature ou leur peu de volume, exigent de la célérité;

Considérant que l'exploitation des lignes de Chemins de fer par l'Etat n'aurait d'autre résultat que de supprimer les avantages inhérents à l'initiative privée, sans pour cela diminuer les inconvénients qui existent actuellement;

Que même ces inconvénients ne pourraient que s'accroître dans des proportions considérables;

Qu'en effet l'Etat, maître d'administrer les lignes de Chemins de fer à sa fantaisie, puisque, étant la puissance suprême, il n'est l'objet d'aucun contrôle, pourra à tout instant augmenter, changer, modifier les tarifs, les appliquer à sa guise, faire de ceux-ci une arme politique ou électorale, suivant qu'il voudra favoriser telle localité ou tel pays;

Qu'il est facile de prévoir que ces tarifs deviendraient entre ses mains une véritable source d'impôts, au lieu d'être et de rester la rémunération d'un service rendu;

Considérant, en outre, que les Compagnies de Chemins de fer ont un concurrent redoutable dans la batellerie, que là où

existent des voies navigables, ces Compagnies sont souvent obligées de réclamer elles-mêmes un abaissement de leurs propres prix de transport;

Que, les Chemins de fer se trouvant dans les mains de l'Etat, celui-ci sera maître d'anéantir l'industrie des transports par eau, soit en diminuant les tarifs au delà des exigences normales, dans quel cas le contribuable aura à supporter de nouvelles charges, soit en n'accordant plus les ressources indispensables à l'entretien et à la conservation des canaux, soit, enfin, en se refusant à créer de nouvelles voies navigables ;

Considérant qu'au mode d'exploitation des lignes de Chemins de fer se rattachent beaucoup d'industries privées, telles que des fabriques de rails, de wagons, de machines, etc. ;

Que, par une tendance d'absorption facile à prévoir, l'Etat voudra lui-même devenir fabricant de tout le matériel qu'il emploiera, et qu'ainsi il portera un coup mortel à une foule d'intérêts légitimes ;

Que, dès lors, se trouvera anéanti cet esprit d'invention et de perfectionnement qui ne peut vivre qu'à l'aide de l'initiative privée, stimulée par une puissante concurrence ;

Que, de même, par la substitution du personnel de l'Etat à celui des Compagnies, le pays sera privé du concours si actif et si intelligent de ces hommes qui, bien que n'étant point sortis des écoles officielles, ont cependant participé dans une très large proportion, concurremment avec MM. les ingénieurs de l'Etat, au développement de notre réseau, ainsi qu'à l'amélioration et au perfectionnement du matériel d'exploitation ;

Que toutes nos lignes de Chemins de fer seront livrées au fonctionnarisme, qui n'a le plus souvent d'autre guide que la tradition pure et simple ;

Considérant que la centralisation n'est déjà que trop développée en France, au grand détriment de la liberté et de l'indépendance individuelles ;

Que confier à l'Etat seul l'administration des Chemins de fer serait augmenter encore les effets funestes de cette centralisation et donner au pouvoir central une autorité formidable, puisqu'il aurait à sa disposition une armée immense d'em-

ployés, que la pensée de conserver une position acquise ou le désir de l'avancement forceraient à n'être plus qu'un instrument docile entre ses mains;

Considérant qu'une fois entré dans cette voie, l'Etat manifestera chaque jour une tendance de plus en plus marquée à substituer sa propre influence à celle des individus ou des collectivités individuelles; qu'ainsi, il restera à peu près le seul emprunteur, puisque les immenses capitaux absorbés dans l'établissement des lignes de Chemins de fer seront convertis en emprunt de l'Etat;

Que rien ne dit qu'il ne deviendra pas lui-même assureur, banquier, et qu'il ne finira pas par absorber tous les genres de commerce et d'industrie possibles;

Considérant qu'un pareil système, s'il répond aux vœux de quelques esprits chimériques, est la négation la plus complète des principes de notre droit moderne;

Que la liberté politique, si complète qu'elle soit, serait impuissante à atténuer les dangers d'un pareil système; que même cette liberté ne saurait vivre longtemps chez une nation où toute volonté personnelle aurait disparu;

Considérant que l'initiative et l'intelligence individuelles seraient anéanties le jour où l'intérêt privé aurait cessé d'être;

Que, par conséquent, la fortune industrielle de la France, aussi bien que sa fortune politique, est intéressée au plus haut degré au maintien et au développement de ces précieuses et fécondes facultés, aujourd'hui menacées dans leur existence même par la décision que vient d'adopter la Commission de la Chambre des députés;

Considérant, enfin, que cette décision n'est justifiée par rien, pas même par des raisons stratégiques, le Gouvernement ayant le droit, en cas de guerre, de s'emparer de toutes les lignes de Chemins de fer;

PAR CES CONSIDÉRANTS,

La Chambre de Commerce de Nancy, à l'unanimité de ses membres, supplie énergiquement le Gouvernement et les

Chambres de ne pas donner suite au projet qui consisterait à confier à l'Etat l'administration et l'exploitation du réseau des Chemins de fer français.

En lisant les rapports, pétitions ou délibérations adressées en cette circonstance au Ministre du Commerce et au Ministre des Travaux publics, on constate que les Chambres de Commerce françaises, admirablement placées pour apprécier les conséquences de la solution proposée par M. Baïhaut, se prononcèrent toutes dans le même sens que la Chambre de Commerce de Nancy.

Ces assemblées élues, gardiennes vigilantes et autorisées de nos libertés commerciales, comprirent à merveille que l'État, devenu maître des Chemins de fer, serait fatalement entraîné à exploiter des hauts-fourneaux, des mines, à créer des ateliers de construction, des magasins d'habillement, etc... qu'il se ferait assureur, banquier même... (avec l'argent des contribuables) et qu'il aurait enfin des centaines de mille fonctionnaires de plus à sa disposition... comme s'il n'y en avait déjà pas beaucoup trop en France!

« Notre commerce, disait encore la Chambre de « Commerce de Lyon, répugne à courir cette aven- « ture. Défaire ce qui existe, non pas au nom du « travail libre, mais au nom de l'Etat qui s'y subs- « tituerait, cela semble incompréhensible dans une « Société comme la nôtre ; et personne, il y a quel- « ques années, n'aurait pu supposer qu'une aussi « étrange tentative pût se produire.

« Cette thèse du rachat est née d'idées théori-
« ques ; elle est l'expression d'un système et non
« la résultante même des faits ; et derrière son
« application peuvent se cacher des préoccupations
» de spéculation, d'agiotage, qu'il est impossible
« de ne pas soupçonner. »

La Chambre de Commerce de Bordeaux s'exprime dans ces termes :

Nous sommes opposés au principe du rachat des Chemins de fer et à leur exploitation par l'Etat : nous disons que le système actuel d'exploitation a produit des résultats inespérés pour la fortune publique, a constitué un ensemble admirable de voies de communication, contient en germe la possibilité de leur donner, d'une façon pratique, de nouveaux et importants développements.

Mais nous n'entendons point soutenir pour cela qu'il n'y ait pas encore des améliorations considérables à réaliser ; telle n'est pas notre pensée et nous croyons, au contraire, qu'il est urgent de donner, dans la mesure du possible, des satisfactions légitimes.

Abaissements, uniformité, simplification de taxes, améliorations des tarifs spéciaux de transits internationaux, tous ces points doivent être examinés avec soin, sans parti pris, résolus avec maturité.

L'entente avec les Compagnies est la seule solution rationnelle, efficace ; par cette entente, on obtiendra à courts délais des modifications dans les tarifs et des progrès dans les services.

L'intérêt des Compagnies doit se porter à seconder cette entente ; le devoir de l'Etat l'oblige à la provoquer, à la favoriser. Ces tarifs, en effet, contre lesquels des réclamations plus ou moins justifiées s'élèvent fréquemment, n'ont été établis qu'après avoir été soumis à l'approbation de l'Etat et n'existent jamais qu'à titre provisoire. Il est donc de l'intérêt de tous de poursuivre franchement, loyalement l'exécution des conventions originaires : elles ont déjà produit des résultats

bien favorables, elles peuvent en assurer de plus importants encore ; le moindre ne sera certainement pas de réaliser un jour la possession par l'Etat, sans bourse délier, de 40.000 kilomètres de Chemins de fer avec une économie de 15 milliards sur la combinaison qu'on lui propose aujourd'hui ; certes, nous le savons, cette époque est lointaine : mais ne craignons pas de le dire, il est sage, il est prudent de laisser aux faits, de même qu'aux idées, le temps et la possibilité de produire leurs conséquences légitimes.

Bref : les Chambres de Commerce des villes suivantes : — Albi, Amiens, Angers, Angoulême, Annonay, Arras, Aubenas, Besançon, Bordeaux, Caen, Calais, Cambrai, Carcassonne, Castres, Cette, Cherbourg, Cognac, Dieppe, Dijon, Elbeuf, Epinal, Fécamp, La Rochelle, Laval, Lille, Limoges, Lorient, Lyon, Marseille, Montpellier, Morlaix, Nancy, Nantes, Narbonne, Nice, Nîmes, Orléans, Paris, Reims, Rethel, Roanne, Roubaix, Saint-Malo, Saint-Omer, Toulon, Toulouse, Troyes, etc... se prononcèrent formellement contre les conclusions de la Commission des Chemins de fer.

Devant une manifestation si décisive des vœux de la nation, la Chambre des députés n'insista pas pour discuter le Rapport Baïhaut, que le Gouvernement était d'ailleurs décidé à combattre énergiquement ainsi qu'il en résulte de la déclaration suivante faite par le Ministre des finances de l'époque, l'honorable M. Magnin, à une session extraordinaire du Conseil général de la Côte-d'Or (octobre 1880) :

Le Gouvernement s'est très vivement préoccupé de l'état de cette question devant l'opinion publique ; il désire que la

présente législature tranche définitivement la question du rachat *qui est repoussée par le Cabinet tout entier sans divergence d'opinion.*

Deux mois plus tard (décembre 1880) le Ministre des Travaux publics mit fin à l'agitation en retirant purement et simplement le projet de Convention conclue avec la *Compagnie d'Orléans*, qui avait servi de prétexte à la campagne du rachat par l'Etat : les rapports Wilson et Baïhaut devinrent ainsi sans objet.

XV

La Situation financière en 1882

L'indécision qui régnait dans les sphères gouvernementales au sujet de l'exploitation des lignes construites, ou en voie d'exécution, mais non encore concédées, provenait de l'incertitude du Parlement lui-même : Que voulait-il faire de ces nouvelles lignes ? Fallait-il en confier l'exploitation aux grandes Compagnies ? La Chambre des députés disait : Non ! Fallait-il la laisser au compte de l'Etat ? Le Gouvernement répondait : Prenez garde au Budget !

C'est qu'en effet la situation budgétaire de la France, après avoir été merveilleuse pendant quelques années, commençait à faiblir sous la charge des grands travaux publics... et l'établissement du Budget apportait déjà de sérieuses difficultés.

Voici un petit tableau qui résume admirabl-

ment l'état de nos finances publiques à la fin de l'année 1882 :

Recettes ordinaires et Dépenses totales budgétaires de 1875 à 1882

Années	Recettes ordinaires	Dépenses totales	Déficits réels
	(Millions de francs)		
1875.......	2.705	2.936	231
1876.......	2.778	3.031	253
1877.......	2.780	3.027	247
1878.......	2.853	3.348	495
1879.......	2.966	3.323	357
1880.......	2.957	3.365	408
1881.......	2.988	3.616	628
1882.......	2.980	3.687	707
Totaux...	23.007	26.333	3.226

En d'autres termes, on avait dépensé *effectivement* en huit années 26.333 millions de francs, alors que les impôts n'avaient fourni réellement que 23.007 millions de recettes. Les 3.226 millions de déficit ayant été couverts par des Bons du Trésor ou par des emprunts de 3 0/0 *amortissable* contractés en moyenne à un taux un peu inférieur à 82 0/0, la Dette publique s'était réellement augmentée de près de 4 milliards (capital nominal) et le service annuel des arrérages de cette Dette d'environ 116 millions de franes.

La situation devenait tout au moins sérieuse, d'autant plus que les recouvrements de l'année 1882, dont nous donnons les résultats d'ensemble dans le tableau ci-dessus, annonçaient une dimi-

nution sensible de recettes par rapport aux recouvrements de l'année précédente, et surtout par rapport aux prévisions budgétaires.

En 1875 il y avait eu un excédent, relativement à l'année précédente, de 187 millions ; nous constatons encore un excédent de 73 millions en 1878, de 113 millions en 1879, puis en 1880, un premier recul de 9 millions.

En 1881, les 9 millions sont regagnés avec 22 millions en sus, mais en 1882, nouvelle chute de 8 millions par rapport à l'année précédente.

Ce qui revient à dire que les fameux excédents de la période antérieure à 1879 avaient disparu puisque, de 1879 à 1882, les *Recettes ordinaires* n'avaient augmenté que de 14 millions de francs (soit, en moyenne, 3.500.000 fr. par année), alors que les *Dépenses totales* s'étaient exactement élevées de 364 millions, soit une augmentation annuelle de 91 millions de francs.

Certes, toutes les dépenses extraordinaires des exercices 1875 à 1882 ne concernaient pas exclusivement les Chemins de fer : la reconstitution de notre armement, notre flotte de guerre et des travaux publics de toute nature avaient, de leur côté, contribué à corser les déficits.

Mais où en était-on de l'exécution du *Plan Freycinet ?* La situation ci-après, publiée dans le courant du mois de septembre 1882 par la Direction des Chemins de fer, nous l'indique officiellement.

Les Chemins de fer d'intérêt général déclarés d'utilité publique, et non livrés à l'exploitation au 1er juillet 1892, se divisaient en quatre catégories :

1° Les lignes concédées à exécuter entièrement par les Compagnies : ces lignes, au nombre de 57, avaient une longueur totale de 2.135 kilomètres. Les travaux étaient entrepris sur une longueur de 1.947 kilomètres ;

2° Les lignes concédées, avec infrastructure au compte de l'Etat : 18 lignes, d'une longueur totale de 874 kilomètres, sur lesquels 690 kilomètres en construction ;

3° Les lignes rachetées, à construire ou à achever par l'Etat : 22 lignes, d'une longueur totale de 1.313 kilomètres, dont 1.230 construits ou en construction ;

4° Les lignes nouvelles à construire par l'Etat : 116 lignes, d'une longueur totale de 5.323 kilomètres, dont 3.567 construits ou en construction.

Les sommes dépensées pour les quatre catégories s'étaient élevées à 99.941.000 fr. pendant le 2e trimestre 1892 et l'ensemble des dépenses atteignait, au 30 juin, le chiffre total de 1.167.364.000 francs.

La responsabilité directe de l'Etat portait donc, à cette date, sur 7.510 kilomètres de lignes nouvelles, dont 5.487 construits ou en construction.

Mais ce n'était là qu'une partie du *Plan Frey-*

cinet : nous verrons plus loin qu'il comprenait un ensemble de travaux beaucoup plus considérable.

Les préoccupations du Gouvernement furent mises en évidence par un Rapport de M. Ch. Hérisson, Ministre des Travaux publics, au Président de la République, et concluant à la nomination d'une Commission de 30 membres « pour résoudre les questions se rapportant au régime des Chemins de fer ».

Dans ce rapport, le Ministre des Travaux publics constatait que les Chambres avaient voté l'achèvement du réseau sans décider à quel mode d'exploitation seraient soumises les nouvelles voies ferrées ; qu'on exploitait ces lignes, au fur et à mesure de leur achèvement, à l'aide de traités provisoires, prorogés de six en six mois. Puis il ajoutait :

Ces lignes du *Troisième réseau* continueront-elles à être construites dans leur intégralité par l'Etat et avec les deniers publics ?

Est-il juste que, onéreuses pour le Trésor au moins pendant un certain nombre d'années, elles servent uniquement d'affluents aux Anciens réseaux, apportant leur surcroît de trafic à ces lignes déjà productives ?

Seront-elles définitivement confiées aux Grandes Compagnies ? Quelles seront les clauses du contrat ?

Formera-t-on des Sociétés nouvelles sous la forme de régies coïntéressées, et n'aurait-on pas dû peut-être tenter, dès le premier jour, quelque expérience de cette nature ?

Aura-t-on recours à l'exploitation directe par l'Etat ?

N'est-il pas préférable, à l'heure actuelle, d'interposer entre le public, pour lequel les voies ferrées sont établies, et l'Etat chargé d'en surveiller le fonctionnement, des Sociétés d'exploitation ?

Un certain nombre de Compagnies secondaires ayant été rachetées, on a constitué un Réseau à la tête duquel a été placée une administration d'Etat. Ce Réseau ne saurait prospérer étant formé de tronçons mal reliés les uns avec les autres. N'est-il pas indispensable de coordonner ces éléments épars, d'en faire un ensemble aisément et fructueusement exploitable, soit que l'Etat le garde en mains comme un champ d'expériences, comme une pépinière d'ingénieurs et d'agents spéciaux, comme une sorte d'école lui permettant d'étudier les détails d'une exploitation et de fortifier ainsi son contrôle sur les Compagnies, soit, au contraire, que le Parlement se décide à le confier ultérieurement, après le règlement de la question des Chemins de fer, à l'industrie privée?

D'autre part, il est juste et nécessaire de se demander si les anciennes lignes elles-mêmes fonctionnent le mieux possible, si les Compagnies ne sont pas conduites à se préoccuper trop exclusivement de leurs intérêts ; si, en présence de bénéfices croissants, l'Etat n'a pas le devoir de réaliser certaines améliorations au nom de l'intérêt public.

C'est ainsi que l'opinion se préoccupe de l'encombrement auquel échappent avec peine les artères principales.

C'est ainsi que les délibérations des Chambres de commerce et la série des enquêtes parlementaires font ressortir le besoin de simplifier les tarifs, de les unifier dans une certaine mesure, de les abaisser — d'ailleurs avec prudence — pour donner à nos produits industriels ou agricoles, mieux que par une surélévation des droits de douane, les moyens de lutter contre la concurrence étrangère.

Le Ministre concluait à la nomination d'une Commission extra-parlementaire chargée d'étudier les questions ci-dessus posées, *de fixer les conditions financières dans lesquelles s'effectuerait, le cas échéant, la reprise des concessions*, et de dresser le Cahier des charges et la Convention types devant régler le fonctionnement des Chemins de fer « étant donné les conditions présentes

de notre vie industrielle, commerciale et politique ».

C'était la question du rachat qui revenait, une fois de plus, sur le tapis... et de quelle façon : « Des Conventions, disait le Ministre, ont été conclues avec les *Compagnies du Nord* et de l'*Ouest*, puis, à deux reprises, avec la *Compagnie d'Orléans*. Elles ont eu la *singulière fortune* de recevoir, des Commissions parlementaires, un accueil défavorable, sans même avoir été défendues à la tribune par leurs auteurs ». Ceci s'adressait à MM. de Freycinet, Varroy et Sadi-Carnot, signataires desdites Conventions.

M. Hérisson commettait une injustice flagrante à l'égard de ses honorables prédécesseurs, car en négociant avec les Grandes Compagnies, ces Ministres des Travaux publics ne s'étaient inspirés que d'un seul principe : l'intérêt de l'État ! La situation du Trésor devenait chaque jour plus délicate ; le fameux krach de l'*Union Générale*, survenu à la fin de janvier 1882, avait déséquilibré notre marché financier à tel point que le *3 0/0 amortissable*, qui était coté 85 fr. 50 le 31 janvier 1881, clôturait à 80 fr. 80 le 31 décembre 1882, après avoir même fait 79 fr. 80; et le *3 0/0 perpétuel* passait, de son côté, de 84 fr. 25 à 79 fr. 25, après avoir touché 78 fr. 65 en décembre. Les recettes budgétaires s'inscrivaient en déficit et l'État se voyait sur les bras 7.510 kilomètres de Chemins de fer en construction ou à construire, et dont les

charges futures d'exploitation devaient nécessairement inquiéter le Gouvernement.

Le nouveau Cabinet, que M. Duclerc avait constitué le 4 août, ne s'était certainement pas rendu compte des grandes difficultés financières et du grand danger économique que présentait l'hypothèse du rachat : il ne tarda pas à regretter les expressions contenues dans le Rapport de M. Hérisson, car MM. de Freycinet, Sadi-Carnot et Varroy, ayant été désignés pour faire partie de la Commission du régime des Chemins de fer, lui adressèrent leur démission dès qu'ils connurent les termes de ce Rapport.

L'élaboration du Budget de 1883 fut des plus laborieuses. Sans parler de la fameuse histoire, ou légende, des 100 millions perdus par le Ministre des finances d'alors (M. Tirard), il nous suffira de rappeler que le rapporteur de la Commission du Budget, M. Ribot, établit que la longueur totale des Chemins de fer dont les dépenses seraient imputables à l'État serait, en réalité, de 17.811 kilomètres ; que les dépenses faites au 31 décembre 1882 monteraient à 1.100 millions ; que celles qui resteraient à faire étaient évaluées à 3.615 millions par le Ministère des Travaux publics ; que les autres dépenses du *Plan Freycinet* seraient supérieures à 2 milliards ; que l'achèvement complet du programme voté par les Chambres dépasserait certainement 7 milliards, et qu'on arriverait à un mini-

mum de 9 milliards, si on voulait exécuter tout ce qui avait été prévu.

M. Hérisson profita des indications que la discussion du projet du Budget de 1883 devant la Commission du Budget lui fournit sur les nouveaux sentiments de la majorité.

Le Gouvernement et la Chambre voyaient enfin le danger de la situation et le Ministre des Travaux publics en inaugurant, le 25 novembre, les séances de la Commission du régime des Chemins de fer — nommée sur sa proposition le 7 octobre précédent — n'hésita pas à déclarer qu'on s'était mépris sur les véritables intentions du Cabinet : « Nous voulons aboutir, dit-il, et nous aboutirons à des résultats bienfaisants, en apportant à notre tâche la fermeté nécessaire, un sentiment exact des droits de l'État défenseur des intérêts de tous, l'esprit de mesure et de sagesse, le respect des situations respectables et des services rendus, *en même temps que le souci des intérêts financiers du pays.* »

Dans son discours, le Ministre passant en revue les diverses questions que la Commission aurait à résoudre, lui dit relativement au *Troisième Réseau :*

Quant au *Troisième Réseau*, disséminé sur les divers points du territoire, il semble impossible qu'il fonctionne de manière à grever le budget, tout en apportant un surcroît de recettes aux Compagnies existantes, sans que celles-ci participent aux charges correspondantes.

Deux solutions principales peuvent être envisagées : l'une

reposant sur un accord avec les Compagnies actuelles, dans des conditions à déterminer.

Celles-ci, par exemple, consentiraient à déverser leurs plus-values sur les lignes du *Troisième Réseau*, et, pour éviter l'inconvénient de confier à une même Direction un nombre de kilomètres exagéré, de nouvelles Sociétés s'établiraient. La Sous-Commission aurait alors à préparer le type des Conventions et des Cahiers des charges.

On peut concevoir un autre système, d'après lequel, en dehors de tout accord avec les Compagnies, on imaginerait de nouveaux groupements combinés de façon à détourner d'elles, par la concurrence, les excédents de produits.

Une comparaison entre ces deux solutions est nécessaire, et dans l'hypothèse assez vraisemblable où la première paraîtrait préférable et où, ce que je ne crois pas, les Compagnies se refuseraient à l'adopter, il resterait la seconde, sans parler de la reprise, toujours possible, des concessions.

La question était cette fois placée sur un terrain pratique : la Sous-Commission chargée d'examiner le régime de construction et d'exploitation qu'il convenait de donner au *Troisième Réseau*, écarta à l'unanimité l'hypothèse de la reprise et de l'exploitation par l'État de l'ensemble du réseau français. Les études se poursuivirent sans désemparer, et le 22 février 1883 un nouveau Cabinet, présidé par M. Jules Ferry, se présentant devant les Chambres, déclara qu'il allait ouvrir des négociations avec les Grandes Compagnies de Chemins de fer avec le ferme espoir qu'il en sortirait des *Conventions* équitables, respectueuses des droits de l'État, et qui faciliteraient l'exécution des grands travaux publics, sans charger à l'excès notre crédit.

XVI

Principe des « Conventions de 1883 »

Le 11 juin 1883 le Gouvernement déposa, sur le bureau de la Chambres des députés, un projet de loi portant approbation d'une Convention provisoire passée le 26 mai précédent, entre le Ministre des Travaux publics et la *Compagnie des Chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée* : c'était la réalisation de la promesse contenue dans la déclaration ministérielle du 22 février, et cette Convention allait permettre au Gouvernement de connaître enfin les véritables intentions de la Chambre relativement à la politique à suivre à l'égard des Compagnies.

Dans l'*Exposé des motifs* du nouveau projet, le Ministre des Travaux publics, M. Raynal, après avoir fait l'historique de la question et rappelé la série d'échecs subis depuis sept ans par les diverses combinaisons présentées au Parlement, constatait que la situation financière de l'État était devenue *sérieuse* et qu'en présence des déficits des derniers mois, elle nécessitait impérieusement des allège-

ments et, en premier lieu, une réduction sensible des dépenses extraordinaires.

Dans le Rapport général de la Commission législative chargée d'examiner les projets de Convention passées avec les *Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée*, du *Nord*, du *Midi*, de l'*Est* et d'*Orléans* (celle de la *Compagnie de l'Ouest* étant venue un peu plus tard), M. Rouvier démontra que cette situation présentait trois solutions :

1° Restreindre l'exécution des grands travaux, dans la limite des ressources du Budget projeté pour l'année 1884, c'est-à-dire à 300 millions de francs comprenant à la fois les dépenses extraordinaires des Chemins de fer, de la guerre et de tous les travaux publics ;

2° Majorer le Budget de 1884 en décidant que l'État émettrait un nouvel emprunt de 5 à 600 millions dans les premiers jours de l'année 1884 ;

3° Décharger le Budget de l'État des conséquences financières de la construction et de l'exploitation des lignes du *Troisième réseau*, en traitant avec les Grandes Compagnies, d'après le principe qui avait inspiré les *Conventions de 1859*.

Relativement à la première solution, la majorité de la Commission pensa, avec raison, que la Chambre ne voudrait pas suspendre ou renvoyer à une époque indéterminée « l'exécution de travaux solennellement promis aux populations ».

Sur la deuxième, quelques membres de la mi-

norité soutinrent que l'État, disposant d'un crédit supérieur à celui des Compagnies, aurait avantage à s'adresser directement au public, plutôt que d'emprunter le crédit des Compagnies.

On leur répondit qu'il s'agissait non d'*un* emprunt, mais d'une *série* d'emprunts devant s'élever à plusieurs milliards et que, dès lors, il ne suffisait pas d'envisager le taux possible du premier de ces emprunts, mais qu'il fallait aussi « tenir compte de l'effet qu'aurait sur le crédit public et sur le marché des capitaux, une série d'emprunts excessifs, faits par l'État à des époques rapprochées et prévues longtemps d'avance ».

Le Rapporteur général expliqua que la crise financière de 1882 (krach de l'*Union générale*) avait sensiblement modifié les conditions du marché financier français, et rendu plus onéreuses pour le Trésor public les dépenses nécessaires à l'achèvement du *Plan Freycinet;* qu'au surplus, toutes les objections soulevées disparaissaient devant ce fait que l'État se réserverait le droit d'emprunter directement au public et de remettre aux Compagnies les fonds ainsi réalisés.

Bref, le Gouvernement, la Commission, la Chambre et le Sénat s'arrêtèrent à la troisième solution, et voici les grandes lignes de la Convention-type qui servit de modèle à toutes les autres :

Les lignes du *Troisième Réseau* comprises dans la région de la *Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la*

Méditerranée forment un ensemble de 3.000 kilomètres environ.

La Compagnie reçoit la concession de 2.000 kilomètres dont 1.400 constitués par des lignes expressément dénommées, et 600 à choisir parmi les 1.600 kilomètres restants.

La *Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée* contribuera aux dépenses, en fournissant sur la superstructure une somme de 25.000 francs par kilomètre et, en outre, le matériel roulant, le matériel, le mobilier et l'outillage des gares ; c'est un sacrifice approximatif de 50.000 francs par kilomètre, soit, pour les 2.000 kilomètres concédés, d'une centaine de millions.

La Compagnie exécutera les travaux et fournira les fonds nécessaires par des émissions successives d'obligations, à moins que l'État ne préfère emprunter lui-même.

Chaque année l'État paiera l'intérêt et l'amortissement des sommes correspondantes à l'exercice précédent, au taux moyen réel des emprunts contractés, déduction faite, pour chaque kilomètre, de la quote-part indiquée ci-dessus comme incombant à la Compagnie.

L'État exercera son contrôle sur l'exécution des travaux et sur l'emploi des fonds ; il sera garanti contre des dépenses exagérées, car la Convention stipule que des maxima seront fixés après approbation des projets. Il est superflu d'insister sur l'importance de cette clause. La Compagnie, en effet, qui ne doit réaliser aucun bénéfice sur la construction, courra les chances d'une perte dans le cas où les maxima seraient dépassés.

Le même principe de construction fut appliqué aux six Compagnies, celles d'entre elles qui devaient à l'État des sommes en garantie d'intérêt par application des Conventions de 1859, s'engageant à rembourser ces avances en travaux de construction des lignes nouvelles.

L'exploitation de ce *Troisième Réseau* restait à la charge des Compagnies, les insuffisances de la

période de construction étant portées au compte de premier établissement ; mais le mode de comptabilité des six Compagnies se modifiait complètement :

L'*Ancien* et le *Nouveau Réseau* cesseront de faire l'objet de comptes distincts. Il n'y aura plus qu'un compte commun pour l'ensemble des lignes composant le réseau de chaque Compagnie. La garantie de l'État s'appliquait aux insuffisances de produit du *Nouveau Réseau*, quand ces insuffisances n'étaient point couvertes par le déversoir, c'est-à-dire par l'excédent des produits nets de l'*Ancien Réseau*. Elle s'appliquera désormais à un minimum de produits nets réservé à chaque Compagnie. En fait, l'État ne garantit aux Compagnies que ce qui leur est déjà acquis.

Les Conventions prévoient, pour chaque Compagnie, un certain revenu net, correspondant à un dividende réservé, au delà duquel commencera le partage des bénéfices entre les Compagnies et l'État. Mais ce partage qui, aux termes des anciens contrats, devait être fait par moitié entre l'État et les Compagnies, d'après les Conventions nouvelles sera fait sur le pied de 2/3 pour l'État et de 1/3 pour les Compagnies.

Telles sont les grandes lignes des *Conventions de 1883*, qui furent votées en juillet par la Chambre, en novembre par le Sénat, promulguées le 20 novembre par le *Journal officiel* et rendues exécutoires à partir du 1er janvier 1884. Elles s'inspiraient des principes qui avaient présidé à l'élaboration des *Conventions de 1859*, et, avant d'examiner si elles ont donné les résultats que leurs auteurs en espéraient, nous croyons utile de rechercher les avantages que leurs devancières de 1859 avaient procurés à l'État.

XVII

Résultats financiers des « Conventions de 1859 »

De 1873 à 1879, c'est-à-dire pendant la période de lutte des Compagnies secondaires contre les Grandes Compagnies, les *Conventions de 1859* furent attaquées avec la dernière vigueur. On disait un peu partout — et on l'écrivait quotidiennement dans les journaux — que ces *Conventions* n'avaient été conclues que dans l'intérêt des actionnaires des Grandes Compagnies, pour leur fournir de gros dividendes... et cela au détriment des intérêts du Trésor et du public. L'entrefilet de la *République Française* du 18 mai 1876, parlant des intentions de la nouvelle Commission du Budget qui ne semblait « nullement disposée à laisser in-« définiment *sacrifier* l'exploitation régulière du « *Deuxième Réseau* à l'accumulation des béné-« fices en faveur du *Premier* » résumait ces critiques.

Le *Premier Réseau* signifiait l'ensemble des lignes *(Ancien* et *Nouveau Réseau)* alors exploi-

tées par les Grandes Compagnies ; le *Deuxième* les lignes concédées en dérogation de la loi de 1865 et dont l'exploitation donnait alors de si cruels mécomptes.

Les *Conventions de 1859* ont été remplacées, le 1er janvier 1884, par les *Conventions de 1883* ; elles furent mises en vigueur à partir du 1er janvier 1864 par la *Compagnie de l'Est*, et du 1er janvier 1865 pour les autres Compagnies. Nous avons aujourd'hui tous les éléments d'appréciation relativement aux résultats financiers qu'elles ont donnés et il nous sera facile d'établir — avec preuves à l'appui — que si ces fameuses *Conventions* ont sacrifié quelques intérêts... c'est surtout ceux des actionnaires des Grandes Compagnies elles-mêmes.

Nous savons d'abord que, par le jeu du déversoir, l'excédent des recettes des lignes concédées avant 1859, et groupées sous le nom d'*Ancien Réseau*, a dû s'ajouter aux produits des lignes du *Nouveau Réseau* pour en assurer à la fois la construction et l'exploitation.

Or, quelle a été la longueur des nouvelles lignes dont la France a été ainsi dotée, et quelle a été la part contributive des Grandes Compagnies dans la construction et l'exploitation de ces nouvelles lignes ?

En 1883, le *Nouveau Réseau* créé par les *Conventions de 1859* atteignait (en outre des lignes de l'*Ancien Réseau* concédées avant 1859) comme

longueur exploitée et comme coût d'établissement, le développement ci-après par Compagnie :

Nouveau Réseau

	Longueur exploitée	Dépenses à la charge des Compagnies	Subventions de l'État
Est.........	2.210 kil.	859.952.000 fr	107.611.000 fr.
Midi........	1.589 »	473.234.000 »	166.767.000 »
Nord.......	812 »	247.956.000 »	17.119.000 »
Orléans.....	2.342 »	782.816.000 »	135.144.000 »
Ouest......	2.203 »	636.910.000 »	202.283.000 »
P.-L.-M....	1.653 »	563.070.000 »	150.283.000 »
	10.809 kil.	3.563.938.000 fr.	779.207.000 fr.

Ainsi, au 31 décembre 1883, par l'application des Conventions de 1859, 1863, 1868 et 1875, l'État avait donné aux régions délaissées par l'*Ancien Réseau*, un *Nouveau Réseau* de 10.809 kilomètres moyennant une subvention, une fois payée, de 779.207.000 francs.

Il nous serait facile d'établir que cette subvention kilométrique de 70.000 francs environ a été une excellente affaire pour l'Etat, en ce sens que les 10.809 kilomètres de voies nouvelles ont augmenté l'ensemble de ses ressources fiscales dans une proportion de beaucoup supérieure à l'intérêt de la dépense kilométrique, supportée par le Trésor. Mais ce n'est là que le petit côté de la question.

Les *Conventions de 1859* ont, en réalité, sacrifié les intérêts des actionnaires des Grandes Compagnies, puisque tous les bénéfices qui auraient pu leur venir par l'augmentation régulière des recettes de l'*Ancien Réseau*, passèrent au compte d'exploi-

tation des nouvelles lignes affectées aux dites Compagnies par les lois de 1859, 1863, 1868 et 1875; le trafic de la majeure partie de ces lignes étant trop faible pour rémunérer le capital de premier établissement et même, dans beaucoup de cas, pour couvrir les frais d'exploitation.

Ce qui prouve d'une manière indubitable que l'intérêt des actionnaires des Grandes Compagnies a été sacrifié par l'application des *Conventions de 1859*, c'est le tableau suivant des dividendes qui leur ont été distribués de 1865, année qui a suivi la mise en vigueur des *Conventions de 1859*, à l'année 1883 inclusivement :

Dividendes distribués aux actions des Grandes Compagnies pendant les années 1865 à 1883 inclusivement

ANNÉES	Nord	Est	Ouest	Orléans	P.-L.-M.	Midi
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1865.........	67	33	39	56	65	40
1866.........	71	33	37	56	60	40
1867.........	70	33	35	56	60	40
1868.........	72	33	35	56	60	40
1869.........	61	33	35	56	60	40
1870.........	67	33	35	56	60	40
1871.........	42	25	20	50	40	35
1872.........	58	33	35	56	52	40
1873.........	67	33	35	56	60	40
1874.........	67	33	35	56	60	40
1875.........	64	33	35	56	55	40
1876.........	66	33	35	56	55	40
1877.........	66	33	35	56	55	40
1878.........	64	33	35	56	52	40
1879.........	68	33	35	56	55	40
1880.........	68	33	35	56	55	40
1881.........	74	33	35	56	70	40
1882.........	77	33	35	56	75	40
1883.........	77	33	35	56	65	40

Ainsi, sauf pour le *Nord*, le dividende des actionnaires est resté invariable pendant les dix-neuf années du régime des fameuses Conventions.

Cependant, les résultats de l'exploitation des lignes de l'*Ancien Réseau*, pour cette même période 1865-1883, pouvaient permettre aux actionnaires des Grandes Compagnies d'espérer mieux.

Résultats de l'Exploitation de l'« Ancien Réseau » des six Grandes Compagnies, de 1885 à 1882 inclusivement

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée pendant l'année	RECETTES brutes total.	DÉPENSES d'exploitat.	PRODUITS NETS	
				Totaux	kilométr.
	kilométr.	Milliers de francs	Milliers de francs	Milliers de francs	Francs
1865	7.496	455.029	192.077	262.952	35.079
1866	7.508	473.576	198.073	275.503	36.695
1867	7.509	504.804	212.974	291.830	38.864
1868	7.824	510.931	218.054	292.877	37.433
1869	9.325	559.002	230.234	328.768	35.257
1870	8.543	497.727	221.967	275.760	32.279
1871	8.307	554.962	233.139	321.823	38.741
1872	9.090	613.647	275.963	337.684	37.149
1873	9.171	640.593	297.090	343.503	37.459
1874	9.205	624.424	285.793	338.631	36.788
1875	9.250	652.186	293.994	358.192	33.723
1876	9.423	665.865	297.925	367.940	39.047
1877	9.579	646.902	294.169	352.733	36.823
1878	9.650	694.715	305.016	389.699	40.383
1879	9.706	691.674	309.826	381.848	39.342
1880	9 916	775.829	340.453	435.376	43.906
1881	10.163	809.730	350.191	459.539	45.216
1882	10.302	812.897	369.400	443.497	43.049

Donc, en étudiant le tableau suivant, donnant les produits nets des lignes concédées antérieurement à 1859, en exploitation au 1er janvier 1865, ou achevées depuis cette dernière époque, et en se reportant au Tableau des dividendes distribués, on comprendra que les *Conventions de 1859* n'ont pas été absolument favorables aux actionnaires des Grandes Compagnies.

De 1865 à 1882, inclusivement, l'*Ancien Réseau* s'est réellement augmenté de 2.802 kilomètres de lignes nouvelles et, malgré ce développement de 37 0/0 par rapport aux lignes exploitées en 1865, le produit net kilométrique a progressé de 35.079 fr. à 43.049, soit une augmentation réelle de bénéfices de 22,7 0/0.

De sorte que si les *Conventions de 1859* n'avaient pas été signées et mises en vigueur à partir de 1865, les actionnaires des Compagnies de l'*Est*, du *Midi*, du *Nord*, du *Paris-Lyon-Méditerranée*, de l'*Orléans* et de l'*Ouest*, auraient certainement vu leurs dividendes s'élever progressivement dans le rapport des produits nets kilométriques de leur *Ancien Réseau*.

Mais les *Conventions de 1859* ont, en fait, mis à la charge de l'*Ancien Réseau* des Grandes Compagnies la responsabilité de la construction et de l'exploitation des nouvelles lignes concédées par le Gouvernement et groupées, à partir de 1865, sous la désignation de *Nouveau Réseau*. Voyons

les résultats de l'exploitation de ce groupe pendant la même période :

Résultats de l'Exploitation du « Nouveau Réseau » des six Grandes Compagnies, de 1865 à 1882 inclusivement

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée pendant l'année	RECETTES brutes total.	DÉPENSES d'exploitat.	PRODUITS NETS Totaux	PRODUITS NETS kilométr.
	kilométr.	Milliers de francs	Milliers de francs	Milliers de francs	Francs
1865	5.459	115.406	71.860	43.546	7.977
1866	6.177	131.045	76.811	54.234	8.780
1867	7.126	151.127	91.830	59.297	8.321
1868	7.514	162.529	101.435	61.094	8.131
1869	6.533	132.249	81.668	50.581	7.742
1870	6.347	123.730	82.694	41.036	6.465
1871	6.483	144.553	88.784	55.769	8.602
1872	7.380	157.223	107.194	50.029	6.779
1873	7.805	169.075	122.451	46.624	5.974
1874	8.111	168.380	121.352	47.028	5.798
1875	8.327	180.005	123.248	56.757	6.816
1876	8.573	186.838	131.776	55.062	6.422
1877	8.826	184.070	133.334	50.736	5.748
1878	9.374	195.725	140.252	55.473	5.918
1879	9.800	207.500	151.581	55.919	5.706
1880	10.095	232.185	160.201	71.984	7.131
1881	10.292	240.663	165.245	75.418	7.328
1882	10.413	247.172	169.535	77.637	7.455

Ce tableau est instructif, car il démontre nettement que si l'État ou d'autres Compagnies avaient pris, en 1865, la responsabilité de l'exploitation des lignes du *Nouveau Réseau*, cette exploitation eût

constitué un déficit annuel moyen de 80 millions de francs environ pour la période, parce que les dépenses de premier établissement à la charge des Grandes Compagnies, dépenses que nous avons données dans le premier tableau de ce présent chapitre, ont atteint 330.000 francs par kilomètre (non compris 70.000 francs de subvention de l'État une fois donnés), et que pour faire face à l'intérêt et à l'amortissement de cette somme, empruntée en moyenne à 5,25 0/0 (environ 17.320 francs par kilomètre), les produits nets kilométriques, c'est-à-dire la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation proprement dites, non comprises les dépenses de capital, n'ont fourni qu'une moyenne annuelle de 7.100 francs.

Nous pouvons, d'ailleurs, déterminer le chiffre exact de la perte totale que les *Conventions de 1859* ont imposée aux Grandes Compagnies en récapitulant les comptes annuels de l'exploitation respective des deux *Réseaux*.

En additionnant, année par année, les insuffisances du *Nouveau Réseau* de chaque Compagnie, nous constatons que, du 1er janvier 1864 au 31 décembre 1883, les insuffisances ont atteint le montant total de 1.471.904.000 francs.

Qui a supporté cet énorme déficit d'exploitation? Nous le répétons : les Grandes Compagnies elles-mêmes.

Leur *Ancien Réseau* y a consacré, grâce au fonctionnement du déversoir établi par les *Con-*

ventions de 1859, la presque totalité de ses augmentations de recettes propres; la différence a été fournie par l'État, mais sous la forme de *garantie d'intérêts*, c'est-à-dire à titre d'avances remboursables avec intérêt à son profit.

Voici, d'ailleurs, la répartition du déficit des vingt années d'exploitation *(1864 à 1883)* :

	Sommes déversées par l'Ancien réseau	Avances en garantie de l'État	Déficit total
	Francs	Francs	Francs
Est........	110.042.000	113.825.000	223.867.000
Midi......	142.621.000	36.579.000	179.200.000
Nord......	60.519.000	»	60.519.000
Orléans...	215.609.000	166.654.000	382.263.000
Ouest......	81.777.000	189.809.000	271.586.000
P.-L.-M....	354.469.000	»	354.469.000
	965.037.000	506.867.000	1.471.904.000

En ce qui concerne le jeu de la garantie d'intérêts voici quel était, en 1883, le montant des avances que les *Compagnies de l'Est*, du *Midi*, d'*Orléans* et de l'*Ouest* avaient reçues de l'État, en exécution des *Conventions de 1859* :

	Avances de l'Etat	Intérêts	Dette totale en 1883
Est.........	113.825.084 fr.	36.811.467 fr.	150.636.551 fr.
Midi........	36.578.866	895.807	37.474.673
Orléans.....	166.653.527	38.745.354	205.398.881
Ouest.......	189.809.288	50.886.187	240.695.475
Total....	506.866.765	127.338.815	634.205.581

La *Compagnie P.-L.-M.* n'avait pas fait appel à la garantie d'intérêts pour son réseau principal:

elle avait contracté envers l'État, deux dettes spéciales (Ligne du Rhône au Mont-Cenis, Réseau algérien) que les *Conventions de 1883* n'eurent pas à modifier, puisque ces deux exploitations étaient tenues, et sont restées, en dehors des comptes du réseau principal.

La *Compagnie du Nord* ne devait absolument rien à l'État. Pour les autres Compagnies, la liquidation, par application de nouvelles Conventions, s'effectua de la manière suivante :

La *Compagnie du Midi* remboursa intégralement en argent sa dette à l'État dans le courant de l'année 1884.

Les *Compagnies de* l'*Est*, d'*Orléans* et de l'*Ouest* furent admises à se libérer en travaux exécutés pour la construction des nouvelles lignes, travaux que le budget de l'État aurait dû supporter directement sans les Conventions ; la dette de la *Compagnie de l'Ouest* — qui ne pouvait être remboursée à l'État que dans une période très éloignée, eu égard aux recettes d'exploitation — fut préalablement ramenée à la *valeur actuelle* de 160 millions.

Les faits qui précèdent démontrent donc, jusqu'à l'évidence, que les *Conventions* de *1859* loin d'enrichir les actionnaires des Grandes Compagnies, leur ont enlevé, d'abord, tout le bénéfice que l'accroissement naturel du trafic de leurs anciennes lignes leur aurait donné et leur ont imposé, en

outre, une dépense supplémentaire de 506.866.765 francs, que l'État s'est contenté de leur avancer avec intérêts de 4 0/0.

Le dividende des actionnaires est resté invariable, nous l'avons vu, malgré l'augmentation considérable des recettes de l'*Ancien Réseau*; mais, pendant la période, la France a été dotée par les Grandes Compagnies, de 10.809 kilomètres de lignes nouvelles dont les frais de construction et d'exploitation n'ont jamais pesé sur le budget de l'État.

En effet, les 965.087.000 francs, déversés par l'*Ancien Réseau* au profit des lignes du *Nouveau Réseau*, les 506.867.000 francs d'avances en garantie que les Compagnies ont dû emprunter au Trésor avec intérêt, pour combler le déficit total des 1.471.904.000 fr., n'auraient-ils pas été dépensés par l'État, s'il s'était lui-même chargé de la construction et de l'exploitation de ce *Deuxième Réseau?*

Il a bien consacré, en subventions, 779 millions de francs à ces nouvelles voies... mais faut-il oublier que, dans cette période de vingt années, ces voies ont doublé, triplé peut-être, la force de productivité des régions desservies par elles, et que, pendant cette même période, l'État, sous forme d'*impôts divers réellement perçus* (et sans compter les économies de toute nature que les Chemins de fer lui procurent) a encaissé plus de DEUX MILLIARDS DE FRANCS du chef des Chemins de fer?

Voilà des faits qu'on perd trop de vue quand on discute le régime actuel de nos voies ferrées et qui sont cependant indéniables. Nous allons voir, en étudiant le mécanisme et le fonctionnement des *Conventions de 1883*, si le même principe n'a pas été imposé par l'État aux Grandes Compagnies, et si le résultat le plus clair de ces nouveaux contrats n'a pas été de décharger le Trésor public, sur le dos de leurs actionnaires présents et à venir, de la responsabilité financière de la construction et de l'exploitation du *Troisième Réseau*... absolument comme il l'a fait pour le *Deuxième Réseau* avec les Conventions de 1859, 1864, 1868 et 1875.

XVIII

Résultats financiers des « Conventions de 1883 »

En étudiant le principe des *Conventions de 1883* et les raisons d'ordre public qui imposaient à l'État la nécessité absolue de dégager le Trésor et de changer la méthode financière pour l'exécution du *Plan Freycinet*, nous avons constaté que les deux idées maîtresses de ces Conventions étaient :

1° La substitution des emprunts indirects, effectués par l'intermédiaire des Compagnies, aux émissions publiques de fonds d'Etat;

2° L'association des Compagnies à la construction du *Troisième Réseau*, comme on l'avait fait si heureusement pour le *Deuxième* en 1859, de telle sorte que les plus-values des deux premiers réseaux — dont les exploitations séparées allaient être fusionnées — fussent intégralement appliquées à l'atténuation des insuffisances d'exploitation que les lignes du *Plan Freycinet* devaient donner.

En ce qui touche la première idée, l'expérience

a prouvé que les *Conventions de 1883* ont parfaitement atteint leur objet. Dans une période de onze années, les Grandes Compagnies, soit pour faire face à la construction des lignes concédées en 1883, soit pour leurs autres dépenses diverses de premier établissement, ont émis 2.446.273 francs d'obligations 3 0/0 dont voici le détail :

Emissions des Compagnies (1884-1892)

(Milliers de francs)

Années	Nord	P.-L.-M	Est	Ouest	Orléans	Midi	Totaux
1884....	37.709	95.302	84.084	44.900	109.118	62.529	433 642
1885....	15.937	72.098	67.461	33.579	68.801	24.251	282.127
1886....	16.636	89.253	69.956	34.415	92.785	32.927	335.972
1887....	5.494	61.956	29.418	27.172	30.140	14.050	168.230
1888....	8.493	53.878	42.111	39.548	36.464	17.896	198.390
1889....	10.761	51.439	51.730	49.685	55.441	13.463	232.519
1890....	16.145	43.304	32.256	43.988	55.569	7.616	198.878
1891....	39.694	15.514	23.619	30.495	35.891	5.881	151.094
1892....	29.109	36.766	37.038	29.442	51.114	7.185	190.654
1893....	41.800	53.925	49.498	34.529	61.219	13.795	254.767
	221.778	573.435	487.171	367.753	596.542	199.593	2.446.273

Et ces obligations, écoulées insensiblement aux guichets des Compagnies, au fur et à mesure des demandes de leur clientèle ordinaire, n'ont pesé, ni sur les cours de ces titres garantis, ni sur les cours de la Rente.

On peut même affirmer — et c'est l'avis de tous les financiers qui ont étudié la question — que l'amélioration considérable dont le crédit de l'État français a bénéficié depuis la mise en vigueur des *Conventions de 1883* est due, en bonne partie, à cette méthode d'emprunt.

En effet, du mois de juillet 1878 au 30 janvier 1884, l'État a dû demander au public, sous la forme d'emprunts successifs, l'énorme capital de 3.284 millions de francs, et ce capital a été employé en presque totalité aux grands travaux publics décidés par le Parlement en 1878. Depuis la mise en vigueur des nouvelles *Conventions* avec les Grandes Compagnies, l'État n'a émis qu'un seul Emprunt public de 500 millions en capital de 3 0/0 perpétuel (1er mars 1886) et n'a créé que 174.778.659 francs en capital 3 0/0 *amortissable*, remis directement à la Caisse des Dépôts et Consignations pour consolider une partie de son compte courant créditeur au Trésor (26 décembre 1890).

L'Emprunt 3 0/0 perpétuel du 7 novembre 1887 a été consacré à convertir les anciennes Rentes 4 1/2 et 4 0/0 et le résultat de cette Conversion a donné au Trésor un bénéfice net de 173.130.931 fr., sur lesquels 118.335.000 fr. ont servi à doter les budgets extraordinaires de 1887 et 1888 et, le surplus, affecté au budget extraordinaire de 1889.

L'Emprunt 3 0/0 perpétuel de 869 millions, autorisé par la loi du 24 décembre 1890 et émis le 5 janvier 1891, n'a, de même, servi qu'à convertir ou rembourser une somme équivalente d'obligations du Trésor à court terme, d'obligations trentenaires et les Bons de liquidation créés en 1873 pour réparation des dommages causés par l'invasion.

Mais ce qu'il faut bien considérer si l'on veut

comprendre la véritable raison de la hausse des *Rentes françaises*, c'est que, pendant les six années qui ont précédé les *Conventions de 1883*, l'Etat a offert au public 3.284 millions de francs d'emprunts nouveaux, tandis que du 30 janvier 1884 au 1er janvier 1894 le nouveau capital réellement émis par l'État n'a pas dépassé le total de 675 millions de francs, les Emprunts du 7 novembre 1887 et du 5 janvier 1891 n'ayant été que des emprunts de conversion.

En d'autres termes, les *Conventions de 1883* ayant dégagé le Trésor des effroyables dépenses extraordinaires de Chemins de fer qui obligeaient l'État à faire appel, chaque année, au crédit public ont permis aux divers Gouvernements qui se sont succédé depuis 1884, de régulariser la situation financière de l'Etat, de consolider la partie exigible de sa Dette flottante et, enfin, de pratiquer des conversions heureuses pour le Trésor et d'atteindre, en 1890, l'unification budgétaire tant désirée.

En 1883, le cours moyen du 3 0/0 perpétuel avait été de 78 fr. 40. En 1890, il atteignait 91 fr. 88; en 1894, il dépasse 100 fr. 50, et c'est évidemment à cette hausse formidable qu'il faut attribuer le grand succès de la Conversion de 1894 qui vient de procurer au Trésor une économie annuelle de 67.897.039 francs.

Et, chose remarquable, les émissions successives des Grandes Compagnies qui ont ainsi consolidé le crédit de l'État, n'ont nullement paralysé la

hausse des obligations 3 0/0 déjà absorbées par le public. Les cours de ces titres ont fidèlement suivi la hausse du 3 0/0 perpétuel : elles étaient cotées en moyenne à 360 fr. en 1883 ; elles dépassent 460 en 1894, et pourtant les Compagnies ont dû pourvoir — en outre des dépenses de premier établissement relatives aux *Anciens Réseaux* — à l'exécution des lignes du *Plan Freycinet*, concédées par les *Conventions de 1883* et dont voici le détail exact à la date du 31 décembre 1892, le détail des dépenses de l'année 1893 ne nous étant pas encore connu :

Dépenses de premier établissement des lignes concédées en 1893, non compris le matériel roulant

(Milliers de francs)

Années	Est	Midi	Nord	Orléans	Ouest	P.-L.-M	Totaux
1884...	29.849	7.889	1.589	63.814	26.618	40.354	172.113
1885...	32.892	6.539	3.910	62.790	20.972	26.872	153.975
1886...	23.037	7.576	6.061	45.675	18.337	19.119	119.805
1887...	20.311	7.830	7.276	44.943	22.596	19.298	122.254
1888...	20.790	5.733	6.854	40.775	21.315	17.988	113.455
1889...	23.958	7.680	3.383	44.026	21.899	20.649	121.595
1890...	25.282	5.518	5.303	35.302	19.800	17.079	108.284
1891...	24.884	7.112	6.311	26.015	18.560	15.411	98.293
1892...	20.000	6.000	6.000	34.000	12.000	18.000	96.000
Totaux	221.003	61.877	46.687	397.340	184.097	194.770	(1) 1.105.774

(1) Dépenses couvertes, par imputation sur les anciennes dettes de garantie d'intérêt, pour .... Fr. 368.223.000
Dépenses couvertes, par imputation sur la subvention spéciale de 90 millions de la Compagnie du Nord, pour 46.610.000
Dépenses couvertes, par imputation sur les subventions des Compagnies pour la su-

Il est donc impossible de ne pas reconnaître que la première partie du programme des ***Conventions de 1883*** (amélioration du crédit de l'État) a été complètement réalisée. Voyons maintenant les conséquences de la seconde, c'est-à-dire les conséquences pour les actionnaires de la prise en responsabilité, par les Grandes Compagnies, de l'achèvement et de l'exploitation du ***Troisième Réseau.***

Il convient d'abord de constater que les actionnaires de ces Grandes Compagnies n'ont reçu, par ces Conventions, que le maintien pur et simple du dividende qu'ils recevaient depuis déjà vingt ans. Seule, la *Compagnie du Midi*, a obtenu une augmentation de 10 fr. et cette augmentation semblait rigoureusement justifiée par la progression exceptionnellement favorable de ses recettes nettes pendant la période antérieure, et par le chiffre extrêmement réduit de sa dette en garantie d'intérêt.

Il faut en outre observer que la situation des Compagnies était tout autre en 1883 qu'en 1859.

perstructure (25.000 fr. par kil.), pour...	76.238.000
Dépenses couvertes, par imputation sur les avances à l'Etat remboursables en annuités, pour..............................	603.887.000
Dépenses couvertes, par imputation sur les subventions départementales, communales et particulières, pour..................	10.816.000
	1.105.774.000

Le matériel roulant et le mobilier fournis par les Compagnies pour les kilomètres exploités peuvent être, en outre, évalués à 90 millions de francs.

A cette dernière date, elles acceptaient la responsabilité financière de 8. 578 kilomètres de lignes nouvelles d'un rendement évidemment problématique, mais que les recettes obtenues sur leur *Ancien Réseau* pouvaient permettre d'espérer supérieur à ce qu'il a été en réalité : Nous avons vu au chapitre précédent les résultats pratiques de l'exploitation de ce *Nouveau Réseau.*

En 1883, il s'agissait de prendre la responsabilité d'un *Troisième Réseau*, composé de lignes certainement plus mauvaises que celles du réseau incorporé en 1859 : Les Compagnies ne pouvaient donc équitablement accepter, pour le *Troisième Réseau*, des sacrifices comparables à ceux de 1859 : Nous savons, en effet, qu'à cette époque elles avaient assumé jusqu'à concurrence de 82 0/0 la charge des dépenses nécessitées par la construction des nouvelles lignes.

En 1883, la répartition de la contribution des Compagnies fut très inégale d'un réseau à l'autre. Le *Nord* consentit à tout payer. En moyenne, les six Compagnies prenaient à leur charge 16 0/0 environ de la dépense totale prévue. En outre, les *Compagnies* d'*Orléans*, de l'*Est*, du *Midi* et de l'*Ouest* consentaient à appliquer immédiatement à des travaux neufs le montant de leur ancienne dette de garantie d'intérêts, qui, dans les conditions des conventions précédentes, n'eût été exigible qu'à long terme.

Enfin, toutes les Compagnies entreprenaient à

leurs risques et périls l'exploitation du *Troisième Réseau*, exploitation qui vraisemblablement devait se solder par un déficit sérieux.

Quels ont été les résultats de la nouvelle combinaison, c'est-à-dire les résultats des lignes garanties des anciens réseaux fusionnées avec les lignes du *Plan Freycinet?* Les voici dans leur ensemble :

Résultats généraux de l'Exploitation des six Grandes Compagnies, de l'année 1884 à l'année 1893 inclusivement

ANNÉES	LONGUEUR kilométrique au 31 déc.	RECETTES brutes totales	DÉPENSES d'exploit.	Produits nets totaux	Produits nets kilométriq.
	kilomètres	Milliers de francs	Milliers de francs	Milliers de francs	Francs
1884	26.249	1.055.657	574.554	481.103	18.328
1885	27.326	1.017.358	553.486	463.872	16.975
1886	28.085	992.044	525.643	466.401	16.606
1887	28.691	1.011.880	521.732	490.148	17.083
1888	29.158	1.029.727	526.529	503.198	17.257
1889	29.746	1.105.495	556.000	549.495	18.472
1890	30.047	1.098.549	562.571	535.978	17.838
1891	30.494	1.126.505	591.588	534.917	17.541
1892	31.385	1.110.013	593.341	516.672	16.462
1893	31.581	1.128.114	619.155	508.959	16.116

Ce simple tableau n'indique-t-il pas déjà que les *Conventions de 1883* n'ont pas été une bien bonne affaire pour les Grandes Compagnies?

Le réseau garanti a augmenté de 5.332 kilo-

mètres, mais les produits nets kilométriques se sont abaissés de 2.212 francs.

Au lendemain même de la mise en vigueur de ces *Conventions*, avant que la garantie d'intérêts eût à supporter aucune charge du fait des nouvelles lignes, qui s'exploitaient alors au compte de 1er établissement, ou, suivant l'expression technique, au compte d'*exploitation partielle*, cette garantie prenait tout à coup des proportions inattendues par l'effondrement des recettes des anciens réseaux, ouverts à l'exploitation antérieurement à 1883 (crise commerciale et industrielle de 1885-1886, ravages du phylloxéra, etc.)

L'Exposition de 1889 a bien donné le signal d'une reprise marquée du trafic ; mais, depuis cette date, les comptes d'exploitation partielle ayant été supprimés ou restreints, et cette suppression ajoutée aux sacrifices nouveaux que les Compagnies ont dû subir pour doter suffisamment leurs caisses de retraite en présence de la baisse constante du taux du loyer de l'argent, aux améliorations de toute nature que le public ne cesse naturellement de réclamer (rapidité, confortable, sécurité plus grande, etc.) ont amené une recrudescence des garanties d'intérêts.

Mais en dehors de la crise commerciale de 1885-1886, qui a porté un si rude coup aux recettes des Grandes Compagnies — alors qu'il aurait fallu des augmentations de trafic pour faire face à la situation nouvelle -- une concurrence redoutable s'est

développée : celle de la batellerie ; et, sur ce point, encore, l'*Exposé* dont M. Burdeau, Ministre des finances, a fait précéder son projet de Budget pour l'année 1895, est absolument démonstratif.

Le réseau navigable, — dit le Ministre, — ne s'est accru, de 1871 à 1892, que de 1.550 kilomètres, soit 15 0/0 ; il n'en a pas moins absorbé, en travaux extraordinaires et rachat de droits, plus de 700 millions de francs ; en d'autres termes, il s'est considérablement amélioré, mais sans se développer beaucoup ; il n'a pas frayé de nouvelles routes au trafic ; il a perfectionné celle qui existaient, et qui, par une disposition de la nature, étaient plus en mesure de concurrencer les grandes voies ferrées, auxquelles elles étaient parallèles, et de favoriser le trafic avec l'étranger, que de créer des artères nouvelles à la circulation intérieure. Aussi, dans cette période de vingt années, tandis que les voies ferrées, tout en s'accroissant en longueur de 100 0/0 (17.438 kilomètres en 1872 ; 34.881 en 1892), n'augmentaient leur trafic (1) que de 56 0/0 (7.725 millions de tonnes kilométriques en 1872 ; 12.120 millions en 1892), les voies navigables, avec leur développement de 15 0/0 en longeur, doublaient leur tonnage (1.836 millions de tonnes kilométriques en 1872 ; 3.609 millions en 1892) (2).

Le tableau suivant montre que c'est précisément dans la se-

(1) Voici le *produit net* de ce trafic pour les années 1872, 1880, 1885, 1890 et 1893 (ensemble du réseau français) :

ANNÉES	Longueu kilométr. moyenne	PRODUIT NET	
		Total	kilométrique
1872	17.438	397.322.967 fr.	22.785 fr.
1880	23.089	522.825 654	22.644
1885	29.839	470.392.791	15.764
1890	33.280	547.651 257	16.456
1893	35.543	526.000.000	14.799

(2) Il est à noter que, dans l'intervalle, les droits de navigation avaient été abolis ; ce fut, par rapport au produit de 1879, un sacrifice de 4.390.781 francs au profit de la batellerie. En tenant compte de l'augmentation du trafic, le sacrifice, aujourd'hui, est de 8 millions par an. Les dépenses d'entretien et de grosses réparations, également

conde moitié de cette période, — celle pendant laquelle les Chemins de fer ont eu leur trafic si sérieusement atteint, — que la prospérité de la navigation s'est développée :

Années	Nombre de tonnes kilométriques	
	Voies navigables	Chemins de fer
—	—	—
1872......	1.835.976.000	7.725.081.000
1873......	1.846.794.000	8.250.508.435
1874......	1.795.592.000	7.926.031.365
1875......	1.963.921.000	8.136.291.154
1876......	1.953.185.000	8.325.500.547
1877......	2.034.520.000	8.185.073.149
1878......	2.005.605.000	8.399.610.087
1879......	2.023.819.000	8.999.104.946
1880......	2.006.737.000	10.350.209.739
1881......	2.174.531.000	10.752.834.568
1882......	2.264.586.000	10.835.647.702
1883......	2.382.665.000	11.064.711.020
1884......	2.452.094.000	10.478.300.196
1885......	2.452.741.000	9.791.439.508
1886......	2.798.461.000	9.314.346.285
1887......	3.073.390.000	9.918.110.814
1888......	3.179.677.000	10.409.134.968
1889......	3.237.626.000	11.052.369.941
1890......	3.216.073.000	11.759.084.088
1891......	3.536.761.000	12.294.423.812
1892......	3.609.286.000	12.119.977.000

Voilà, d'une manière rigoureusement exacte, les causes qui ont progressivement augmenté, depuis huit années, non seulement le montant des sommes avancées aux grandes Compagnies en *garantie*

à la charge de l'Etat, sont de 11 millions en moyenne par an, auxquels il faudrait ajouter les dépenses du personnel (ingénieurs, conducteurs, éclusiers, etc.). Le capital dépensé par l'Etat depuis 1894, et qui ne reçoit aucune rémunération, peut être évalué à 1.300 millions.

d'intérêts, mais aussi le chiffre des annuités, ou dépenses permanentes, que l'Etat est dans la nécessité de consacrer à l'industrie des Chemins de fer.

En résumé, voici quelles ont été les insuffisances que les comptes des Compagnies font apparaître depuis la mise en vigueur des *Conventions de 1883 :*

Montant de la Garantie d'intérêts réclamée par les Compagnies

(Milliers de francs)

Années	Est	Midi	P.-L.-M. réseau principal	Orléans	Ouest	Total
						Francs
1884.........	8.714	7.630	9.102	6.514	10.987	42.949.831 96
1885.........	10.166	13.620	10.236	15.566	14.108	63.693.237 79
1886.........	11.007	15 657	11.183	19.517	13.369	70.735.934 30
1887.........	12.451	12 219	3.077	16.720	10.515	54 984.516 64
1888.........	10.339	12.032	*1.003* (1)	16.222	11.712	49.333.473 64
1889.........	5.212	10.348	*4.147* (1)	8.040	2.177	21.631.776 43
1890.........	10.909	10.776	813	11.555	12.823	46.878.405 22
1891.........	13.917	14.134	2.484	8.952	12.478	51.998.769 97
1892.........	18.863	18.701	17.667	13.077	17.755	86.065.928 27
1893.........	17.005	17.737	29.809	12.557	20.300	97.409.885 88
Total des insuffisances résultant des comptes des Compagnies..........	118.616	132.858	79.225	126.726	128.259	585.686.765 10
Total des avances réellement faites par l'État au 31 décembre 1893........	93.110	110.326	35.832	104.598	94.817	438.685.219 64

(1) Les chiffres en italique des années 1888 et 1889, pour la *Compagnie P.-L.-M.*, indiquent que, pendant ces deux années, cette Compagnie, loin de faire appel à la garantie, a au contraire pu rendre à l'Etat : 1.003.583 fr. en 1888 et 4.147.019 fr. en 1889.

Mais il ne faut pas s'y tromper : cette somme de 438. 685. 219 francs que l'État a réellement avancée aux Grandes Compagnies, à la date du 31 décembre 1893 pour insuffisance d'exploitation, n'est qu'une *avance à titre remboursable*. L'État, par les *Conventions de 1883*, s'est déchargé d'abord du capital qu'il aurait dû consacrer à l'exécution des lignes votées par le Parlement et, ensuite, des aléas d'une exploitation *sûrement* onéreuse. Qui aurait, sans les nouvelles Conventions, supporté ces dépenses, augmentées par la crise économique de 1885-1886 ? Les contribuables, évidemment ! Grâce aux *Conventions de 1883*, ce sont les actionnaires des Grandes Compagnies qui en ont la responsabilité.

Voilà ce qu'une observation impartiale des faits dégage du fonctionnement des *Conventions de 1883*, et on peut même ajouter qu'en acceptant la responsabilité de la construction et de l'exploitation du *Troisième Réseau*, dans les conditions indiquées d'autre part, les Compagnies ont trop présumé de leurs forces. Leurs Conseils d'administration ont été trompés, sans doute, par les résultats exceptionnellement favorables des années 1880, 1881 et 1882, qui avaient porté les recettes totales du réseau français de 945 millions de francs en 1879 à 1.127 millions en 1882, les *produits nets* kilométriques de l'*Ancien Réseau* de 39. 342 francs en 1879 à 43.049 francs en 1882 et les *produits nets* kilométriques du *Nouveau Réseau* (ce-

lui de 1859), de 5.706 francs en 1879 à 7.455 fr. en 1882.

Ils ont cru, apparemment, que cette progression se continuerait dans l'avenir et ils ont accepté des charges excessives dont personne, ni dans le monde politique, ni dans le monde financier, ne leur sait gré maintenant.

Mais la responsabilité ainsi assumée par les actionnaires des Grandes Compagnies à-t-elle au moins amélioré leur situation actuelle et les dividendes qui leur ont été distribués ont-ils été supérieurs à ceux qu'ils avaient reçus en 1884 pour le dernier exercice des *Conventions de 1859 ?*

Le tableau suivant va nous l'indiquer :

Dividendes distribués aux actions des Grandes Compagnies pendant les années 1884 à 1893 inclusivement

Années	Nord	Est	Ouest	Orléans	P.-L.-M.	Midi
1884........	73 00	35 50	37 00	57 50	55 00	40 00
1885........	64 00	35 50	37 00	57 50	55 00	50 00
1886........	62 00	35 50	37 00	57 50	55 00	50 00
1887........	59 00	35 50	37 00	57 50	55 00	50 00
1888........	61 00	35 50	38 00	57 50	55 00	50 00
1889........	64 00	35 50	38 00	57 50	55 00	50 00
1890........	70 00	35 50	38 50	58 50	55 00	50 00
1891........	70 00	35 50	38 50	58 50	55 00	50 00
1892........	70 00	35 50	38 50	58 50	55 00	50 00
1893........	66 00	35 50	38 50	58 50	55 00	50 00

En laissant de côté la Compagnie du *Nord*, qui n'a d'ailleurs pas fait appel à la garantie, nous constatons, d'abord, que la situation des action-

naires de l'*Est* et du *Paris-Lyon-Méditerranée* ne s'est pas modifiée. Pendant toute la période, ils ont reçu exactement le même dividende qu'en 1884, année qui a précédé la mise en vigueur des nouvelles *Conventions*. Mais pendant la même période et, par application des mêmes *Conventions*, la Compagnie de l'*Est* s'est vue dans l'obligation d'emprunter au Trésor, sous forme de garantie d'intérêts 93.110.593 francs, sans compter les intérêts simples à 4 0/0, et, de son côté, la Compagnie *P.-L.-M.* a emprunté 35.832.148 francs, toujours non compris les intérêts.

Pour la Compagnie de l'*Ouest*, chaque action a eu une augmentation de 1 franc à partir de 1888, et de 1 fr. 50 à partir de 1890. La Compagnie ayant 300.000 actions, c'est une somme totale de 2.400.000 francs que les actionnaires ont reçu en plus de 1884 à 1893 inclusivement, mais nous savons que pendant la même période la Compagnie s'est endettée de 94.817.950 fr. envers le Trésor, sans compter les intérêts.

Depuis 1890, les actionnaires de l'*Orléans* reçoivent 1 franc de plus par action : la Compagnie ayant 600.000 actions, c'est une augmentation totale de 2.400.000 francs pour la période considérée, contre une dette effective de 104.598.505 francs, les intérêts non compris.

Les actionnaires du *Midi*, mieux partagés pour les raisons que nous avons déjà indiquées, ont reçu 10 francs de plus par action dès l'année 1885, soit

2.500.000 francs pour les 250.000 actions de la Compagnie et 22.500.000 francs pour toute la période; mais elle s'est endettée de 110.326.022 francs, sans compter les intérêts.

En résumé, l'ensemble des Dettes contractées par les Compagnies envers l'Etat grâce au fonctionnement des *Conventions de 1883*, s'est élevé à 438.685.219 fr., non compris les intérêts, et sur cette somme énorme, à peine 27.300.000 fr. sont entrés dans la poche des actionnaires, en augmentation de leurs dividendes.

Mais, dira-t-on, les *Conventions de 1883* ont consolidé la situation de ces actionnaires et c'est grâce aux avances faites par l'Etat que leurs dividendes anciens se sont maintenus. C'est une grave erreur! Si les Compagnies étaient restées sous le régime des *Conventions de 1859*, le dividende de leurs actions se serait, au contraire, augmenté, car ce qui a fait surtout jouer de la garantie d'intérêts de 1884 à 1893, c'est l'exploitation onéreuse des lignes nouvelles exécutées en vertu des *Conventions de 1883* (ainsi qu'en témoigne la diminution si considérable du *produit net* kilométrique que nous avons donné dans l'un de nos précédents tableaux) et l'intérêt du capital de premier établissement qu'elles ont absorbé.

Les recettes des lignes de l'*Ancien Réseau* ont un peu diminué par le fait de la crise économique de 1885, ce n'est pas douteux, mais ce qui n'est pas douteux non plus, c'est que les résultats financiers

de l'exploitation des Grandes Compagnies se sont trouvés considérablement aggravés par les charges nouvelles que ces Compagnies ont prises, aux lieu et place de l'Etat, en exécution des *Conventions de 1883*.

On dit encore : « La preuve que les *Conventions* « *de 1883* ont été favorables aux Compagnies, « c'est que le cours de leurs actions s'est toujours « élevé. »

En effet, de 1883 à 1894, nous avons à constater une hausse importante dans le cours des actions des Compagnies : mais il ne faut pas oublier que, pendant la même période, les *Rentes Françaises* ont également haussé dans une proportion considérable ainsi que le prouve le tableau ci-après :

Cours moyen de la Rente française 3 0/0 et des actions des six Grandes Compagnies pendant les années 1883 à 1893 inclusivement.

Années	RENTE 3 %	Nord	Est	Ouest	Orléans	P.-L.-M.	Midi
1883...	78 40	1.818	727	778	1.261	1.441	1.134
1884...	77 30	1.688	758	819	1.306	1.235	1.163
1885...	79 30	1.602	790	854	1.337	1.249	1.166
1886...	82 »	1.556	803	867	1.334	1.231	1.157
1887...	79 45	1.539	786	871	1.309	1.242	1.150
1888...	82 75	1.568	789	902	1.328	1.271	1.164
1889...	85 45	1.753	810	948	1.362	1.346	1.193
1890...	91 88	1.826	862	1.006	1.451	1.437	1.262
1891...	94 45	1.844	906	1.058	1.525	1.496	1.305
1892...	97 85	1.838	921	1.071	1.551	1.503	1.300
1893...	98 25	1.882	954	1.103	1.601	1.521	1.334

Ce sont, évidemment, les *Conventions de 1883*

qui ont provoqué la hausse générale des actions des Grandes Compagnies et la hausse générale de leurs obligations (obligation 3 0/0 : 360 en 1883 ; 460 cours moyen de 1893), mais il ne faut pas oublier que les Conventions n'ont agi, dans l'espèce, que comme point d'appui. Le levier qui a véritablement soulevé les titres garantis des grandes Compagnies, c'est la *Rente française*, c'est le 3 0/0 perpétuel qui a monté de plus de 22 points, de l'année 1883 au mois de mai 1894, et c'est parce que les *Conventions de 1883* ont fermé le robinet des emprunts d'Etat à jet continu, c'est parce qu'elles ont permis au Trésor de convertir des emprunts onéreux, et..... au Parlement d'équilibrer solidement et d'unifier nos budgets, que la hausse du 3 0/0 s'est produite.

Voilà des faits qu'il convient de rappeler, à cette époque singulière de confusion où certains hommes politiques considèrent les *Conventions de 1883* comme si favorables aux actionnaires des Grandes Compagnies et ne retiennent de leurs conséquences économiques que les avances faites par l'Etat en garantie d'intérêts.

XIX

Position actuelle des Actionnaires des Grandes Compagnies vis-à-vis du Trésor, et rémunération du Capital engagé dans leur exploitation.

Les insuffisances d'exploitation au compte de la *Garantie d'intérêts* ayant été incorporées au Budget ordinaire de l'État depuis 1890 : les augmentations qui se sont produites dans ces insuffisances, précisément depuis cette année-là, gênent considérablement l'établissement de nos Budgets puisqu'en réalité ce sont les recettes ordinaires, c'est-à-dire *l'impôt*, qui doit fournir aux Compagnies les avances en garantie que l'État leur fait en exécution des *Conventions de 1883*.

Mais revenons sur cette clause spéciale et rendons-nous bien compte de son fonctionnement :

Sur les insuffisances constatées pour la période 1884-1893, et dont le total s'élève à 585.686.765 fr., l'Etat, selon l'usage, n'a payé chaque année aux Compagnies que des provisions, pour laisser une

marge aux vérifications ultérieures. Au 31 décembre 1893, nous l'avons déjà vu, le montant des avances réellement faites aux Compagnies en garantie d'intérêts, par exécution des *Conventions de 1883*, atteignait la somme de 438.685.219 fr.

Mais on s'imagine généralement, dans le public, que l'Etat fait ces avances à titre gratuit. Il n'en est rien; chaque somme avancée aux Compagnies en garantie d'intérêts est elle-même productive d'un intérêt annuel de 4 0/0 (intérêt simple) à partir du moment où elle a été versée par l'Etat. Ainsi, 10 millions versés par exemple le 1er janvier 1894 à une Compagnie quelconque produisent, pour l'année entière, une somme supplémentaire de 400.000 fr. dont l'*actif* de l'Etat s'augmentera. Au bout de dix années la Compagnie débitrice devra à l'Etat 10 millions de capital et 4 millions d'intérêt.

Etant donnée la solvabilité parfaite de l'emprunteur, c'est-à-dire le gage énorme qui garantit la créance de l'Etat, on peut donc considérer que chaque million que le Trésor verse aux Compagnies est un million placé par l'Etat à intérêt simple de 4 0/0 par an, et que l'ensemble des sommes ainsi avancées constitue pour l'Etat une *réserve spéciale* dont la valeur s'élèvera chaque année, tant que les Compagnies ne pourront trouver, par l'augmentation de leurs recettes, le moyen de se libérer des avances consenties.

Comme premier gage, nous devons d'abord met-

tre en ligne la valeur du matériel roulant et du mobilier des Compagnies, valeur qui appartient en propre aux actionnaires :

Effectif et valeur du matériel roulant et de l'outillage des six Grandes Compagnies au 31 décembre 1893 :

Désignation des COMPAGNIES	Machines Loco-motives	Voitures à voyageurs	Wagons de mar-chandises et fourgons	Valeur du matériel, du mobilier et de l'outillage
	Unités	Unités	Unités	Francs
Nord	1.693	5.738	52.823	344.196.666
Est	1.337	3.233	30.852	288.983.576
Ouest	1.466	4.276	24.331	246.478.000
Orléans	1.351	3.705	27.284	246.418.242
P.-L.-M.	2.521	5.660	86.540	588.581.158
Midi	824	2.330	22.317	175.476.518
Totaux....	9.192	24.942	244.147	1.890.134.160

A ce premier gage vient s'ajouter la valeur infiniment plus considérable de l'actif des Grandes Compagnies, dont l'Etat ne deviendra possesseur qu'après *rachat*, ou à l'expiration des concessions, c'est-à-dire dans une soixantaine d'années.

C'est un gage formidable, puisqu'il reste, en réalité, 17.067.403.000 francs en capital nominal d'actions et d'obligations à amortir ; et, en supposant (dans l'hypothèse d'un rachat) que l'Etat prît à l'égard des obligataires les lieu et place des Sociétés actuelles, il faudrait quand même tenir compte des conditions stipulées par le cahier des

charges des Compagnies en faveur des actionnaires.

Situation du capital des six Grandes Compagnies au 31 décembre 1892 (1) :

COMPAGNIES	Nombre de titres créés	Capital réalisé	Capital à amortir	Capital amorti fin 1892
	unités	francs	francs	francs
		ACTIONS		
Nord	525.000	231.875.000	210.000.000	4.767.200
Est	584.000	292.000.000	292.000.000	24.106.000
Ouest	300.000	150.947.918	150.000.000	12.828.500
Orléans ..	600.000	307.784.570	300.000.000	34.913.000
P.-L.-M. ..	800.000	340.968.056	400.000.000	»
Midi	250.000	146.319.020	125.000.000	3.865.500
Totaux..	3.059.000	1.469.894.564	1.477.000.000	80.480.200
		OBLIGATIONS		
Nord	3.639.746	1.223.322.271	1.819.873.000	149.890.500
Est	4.930.856	1.657.150.787	2.528.008.450	206.144.350
Ouest	4.817.885	1.541.725.199	2.434.714.550	226.994.300
Orléans ..	5.294.785	1.710.909.294	2.664.958.250	246.655.500
P.-L.-M. ..	11.841.598	3.854.495.886	6.002.814.250	502.512.525
Midi	3.350.920	1.053.637.368	1.676.139.500	123.428.500
Totaux..	33.875.790	11.041.240.805	17.126.508.000	1.455.625.675

Donc, pas de crainte possible du côté de la solvabilité des emprunteurs.

Mais si la solvabilité des Grandes Compagnies ne peut être mise en doute, il n'en est pas moins vrai que chaque année — et tout fait présumer qu'il en sera ainsi pendant plusieurs années en-

(1) La situation, au 31 décembre 1893, ne nous est pas encore connue.

core — l'Etat est dans l'obligation de leur faire de grosses avances... et que ce sont les recettes ordinaires du Budget, c'est-à-dire l'*impôt*, qui doit les supporter. C'est là le véritable point faible du fonctionnement actuel des *Conventions de 1883.*

Tant que le chapitre *Garantie d'intérêts* a été alimenté par des ressources extraordinaires on n'a guère critiqué les conséquences budgétaires des *Conventions de 1883 :* Les sommes déboursées à cet effet par le Trésor se présentaient sous leur forme réelle d'avances que les Compagnies rembourseraient, avec intérêt simple à 4 0/0, quand les excédents du produit net des anciennes lignes, ajoutés aux recettes des lignes nouvelles, permettraient de le faire. Mais le jour où ces avances annuelles ont été incorporées aux dépenses ordinaires du Budget, et par cela même, considérées comme des ***dépenses définitives*** et non plus comme des ***avances à titre remboursables et productives d'intérêt :*** de ce jour-là les *Conventions de 1883* sont devenues difficiles à défendre, parce qu'en fin de compte c'était avec l'argent des contribuables que les Compagnies équilibraient leur propre budget et donnaient des dividendes à leurs actionnaires.

Nous savons maintenant à quoi nous en tenir sur la véritable situation des Compagnies vis-à-vis du Trésor et sur la responsabilité que l'exécution des *Conventions de 1883* fait encourir au capital engagé dans leur exploitation. Mais puisque nous

tenons cette question du capital des Grandes Compagnies, examinons, une fois toutes, si la rémunération qu'il reçoit, en ce moment, est véritablement excessive, et s'il ne s'est pas établi, à ce sujet, une confusion qui mérite d'être relevée.

Voici d'abord l'état rigoureusement exact des sommes qui ont été consacrées, en 1892, par les six Grandes Compagnies, au dividende des actionnaires, à l'intérêt des obligations et à l'amortissement du capital :

Sommes payées au capital-actions et obligations des six Grandes Compagnies pendant l'année 1892 :

Compagnies	ACTIONS			OBLIGATIONS		
	Intérêt et dividende	Amortissement	Total	Intérêt	Amortissement	Total
Nord..	34.470.320	275.200	34.745.520	49.198.400	10.793.500	59.991.900
Est...	19.815.220	1.186.500	21.001.720	71.421.800	13 463.875	84.885.675
Ouest.	10.848.500	701.500	11.550.000	66.247.552	14 250 000	80.497.552
Orléans	34.054.080	1.685 000	35.739.080	71.578.510	14.228.000	85.806.510
P.L.M	44.000.000	»	44.000.000	167.336.480	30.907.000	198 243.480
Midi..	12.313.712	279.500	12.593.212	46.819.372	7.898.000	54.717.372
Tot.	155.501.832	4.127.700	159.629.532	472.602.114	91.540.375	564.142.489

Le capital que les Compagnies ont réellement emprunté à la date du 31 décembre 1892, c'est-à-dire le capital qu'il leur faut rémunérer et amortir, n'est pas le total des sommes versées par les actionnaires et les obligataires, mais bien le total de la valeur nominale des actions et des obligations.

Pour les actions, la remarque n'a qu'une importance relative, puisqu'il n'y a qu'une différence de

7.105.406 francs (soit à peine 1/2 0/0), entre le capital nominal et le capital réellement versé.

Pour les obligations, le capital réellement versé par les obligataires est de 11.041.240.805 francs, mais les Compagnies leur doivent strictement 17.126.508.000 francs, c'est-à-dire pour chaque obligation 3 0/0 par exemple, une somme de 500 francs à amortir dans la période de leur concession et un intérêt fixe annuel de 3 0/0, soit 15 fr. par titre emprunté.

C'est donc sur la valeur nominale du capital engagé dans l'exploitation des six grandes Compagnies qu'il faut discuter, puisqu'en *réalité* les Compagnies sont débitrices d'un capital de 500 fr. par chaque obligation émise par elles, quel que soit le prix payé par l'obligataire au moment de l'émission, ou au moment de l'achat à la Bourse. C'est, d'ailleurs, la règle comptable suivie par l'Etat pour ses 4.254 millions de 3 0/0 *amortissable* créés en application de la loi du 11 juin 1878 et sur lesquels le Trésor n'a réellement reçu que 3.459 millions. Il a emprunté ce capital à un taux moyen de 81 fr. 62, mais il doit en réalité 100 francs de capital au porteur de 3 francs de cette rente (100 francs à amortir du moment de l'émission à 1953) et, en attendant le remboursement, 3 francs d'intérêt annuel.

Si l'on ne considère que le *capital-actions* non amorti des Grandes Compagnies, on trouvera que ce capital touche, en ce moment, une moyenne de

11 0/0 de sa valeur nominale. Mais le *capital-actions* ne représente pas même la DOUZIÈME PARTIE du capital total engagé dans l'exploitation des six Grandes Compagnies. Or, le capital des Chemins de fer — et ceci est rigoureusement exact depuis les *Conventions de 1859 et de 1883* — forme un bloc dont la division en actions et obligations n'est que d'un ordre social, d'un ordre *intérieur* aux Compagnies, si nous pouvons employer cette expression.

A l'origine, avant qu'il fût question de garantie, les actionnaires assumèrent la plus grande part des responsabilités de l'entreprise ; il fut donc rationnel de convenir, qu'en cas de réussite, ils toucheraient une plus forte rémunération que les obligataires qui entraient dans la Société avec des risques moindres.

En résumant l'histoire des Compagnies secondaires nous avons vu que cette différence de responsabilité n'était nullement illusoire et que, dans toutes les liquidations survenues, le *capital-actions* a été complètement sacrifié au profit du *capital-obligations*.

En 1859 et en 1883 des Conventions ont modifié la *forme* de la responsabilité des actionnaires, mais il ne faut pas perdre de vue que les Conventions n'ont été conclues que pour dégager l'Etat des charges des nouvelles lignes réclamées par l'opinion publique et décidées par les Parlements, et que les modifications introduites dans la *forme* de la

responsabilité des actionnaires n'a pas du tout, mais du tout *supprimé* cette responsabilité.

Les sommes avancées aux Compagnies en garantie d'intérêts ne sont que des *avances remboursables* et, quoi qu'il arrive, le *capital-actions* reste responsable de ces sommes.

Par conséquent, c'est sur l'ensemble des sommes engagées dans l'industrie des Chemins de fer qu'il faut raisonner pour bien se rendre compte de la rémunération que le capital engagé dans l'exploitation des Grandes Compagnies reçoit en ce moment.

Au 1er janvier 1892, le capital total restant à amortir était de 17.163 millions de francs. Ce capital a reçu, en 1892, sous forme d'intérêt et de dividende un total de 628.103.946 francs, et sous forme d'amortissement : 95.668.075 francs. Mais comme cet amortissement s'effectue au profit de l'Etat qui doit, en fin de concession, rentrer gratuitement en possession de toutes les lignes concédées, et que, d'autre part, il ne représente, à l'égard des actionnaires et obligataires, que le remboursement de leur capital actif, on ne peut évidemment le compter comme bénéfice. C'est donc sur le total fourni par les dividendes et les intérêts proprement dits qu'il faut calculer le taux du rendement actuel du capital engagé dans l'exploitation des Grandes Compagnies.

Ce total étant exactement de 628.103.946 francs, pour un capital restant à amortir de 17.163 mil-

lions de francs, le revenu actuel de ce capital est donc rigoureusement de 3,65 0/0 bruts.

Si l'on déduit de ces 3,65 0/0 bruts l'impôt de 4 0/0 sur le revenu payé à l'Etat, l'impôt de transmission, etc., ces 3,65 0/0 tombent eux-mêmes à 3,32 0/0 environ.

Voilà donc, en réalité, à quel taux doit être ramené le revenu annuel net du capital engagé dans l'exploitation des Grandes Compagnies de Chemins de fer français.

XX

La Durée des Garanties d'intérêts

Nous avons vu, au Chapitre VIII, que les *Conventions de 1859* stipulaient en faveur du capital affecté à l'établissement des lignes composant le *Nouveau Réseau*, tel qu'il était défini par la Convention spéciale à chacune des six Grandes Compagnies, et pendant une période de 50 années à partir du 1er janvier 1865, une garantie d'intérêts de 4 0/0 et un amortissement calculé au même taux.

L'*Ancien Réseau* n'ayant jamais fait usage de la garantie de l'État, il fut également décidé qu'un dividende minimum serait assuré aux actionnaires des dites Compagnies, pour la même période : c'est-à-dire de l'année 1865 à l'année 1914 inclusivement.

Mais les *Conventions de 1883* ayant modifié les bases de calculs admises en 1859 et confondu l'exploitation des anciennes lignes avec celle du *Troisième Réseau* dont les Compagnies prenaient la

charge, le dividende minimum assuré aux actionnaires fut rectifié d'après le tableau suivant :

Compagnies	Dividende minimum assuré par les « Conventions » de 1859	1883
Est.........	38 fr.	35 fr. 50
P.-L.-M....	47 »	55 »
Midi........	35 »	50 »
Nord	50 »	54 10
Orléans.....	51 »	56 »
Ouest........	35 »	38 50

Par l'article 8 de la Convention signée avec l'*Est*, la durée de la période de garantie générale pour cette Compagnie fut prorogée de 21 années et reportée au 31 décembre 1935.

La période de la garantie générale de la Compagnie de l'*Ouest*, fut de son côté, prorogée de vingt années pour prendre fin au 31 décembre 1934 (article 8 de la Convention).

Pour les Compagnies de *P.-L.-M.* et du *Nord* la période de garantie se trouve implicitement maintenue à la date de 1914 par les dispositions des Conventions nouvelles.

Jusqu'à l'année dernière les Compagnies du *Midi* et d'*Orléans* avaient cru que par l'Article 13 et l'Article 14 de leur Convention respective, la durée de la garantie générale d'intérêts (actions et obligations) se trouvait reportée jusqu'à la fin de leur concession (1960 et 1956) ; mais quand le Ministère

des Travaux publics publia, en novembre dernier, son volume annuel de *Statistique des Chemins de fer français* au 31 décembre 1892, le chapitre « Compte courant de la garantie d'intérêts », qui, jusqu'à cette époque, n'avait indiqué que la situation spéciale des Compagnies vis-à-vis du Trésor, se trouva augmenté d'une colonne mentionnant la fin de la période de garantie par chaque Compagnie :

Est : 1935. — *Ouest* : 1934. — MIDI : 1914. — ORLÉANS : 1914 etc.

Les Compagnies du *Midi* et d'*Orléans* n'ont-elles pas remarqué cette addition à la statistique annuelle ? Ont-elles considéré la date 1914 comme une simple erreur typographique sans importance ? Nous ne savons laquelle des deux versions il convient d'adopter, toujours est-il qu'elles n'ont formulé aucune protestation immédiate.

Mais un journal technique releva le fait dans le courant du mois d'avril, une certaine émotion s'empara des actionnaires des Compagnies visées et le Conseil d'administration du *Midi*, pour rassurer ses actionnaires, fit à l'Assemblée générale ordinaire du 30 avril 1894 la déclaration suivante qui se trouve dans le Rapport sur l'exercice 1893 :

Le Conseil d'administration rappelle à cette occasion, pour répondre à des allégations erronées qui se sont produites récemment, que la garantie d'intérêts accordée par l'État à la Compagnie *doit durer jusqu'à la fin de la concession*.

Quand il a soumis à l'approbation des actionnaires la *Convention de 1883* dans l'Assemblée extraordinaire du 22 décembre de la même année, il leur disait, en résumant les

principaux traits de la Convention, et après avoir signalé les charges nouvelles prises par la Compagnie :

D'autre part, les dispositions antérieures concernant la garantie d'intérêts et le partage des bénéfices sont modifiées. Notre dette envers l'État sera remboursée en 1884. Un dividende minimum de 50 fr. vous sera en même temps assuré par la garantie de l'État, à partir de l'exercice 1884, et cette garantie, comme celle de vos emprunts, durera jusqu'à la fin de la concession.

En déclarant que tel était le sens de la Convention, le Conseil apportait le témoignage des représentants de la Compagnie qui venaient de participer à la discussion de cet acte.

D'ailleurs, le texte de l'article 13 de la Convention est décisif à cette égard.

Dans les Conventions précédentes, la durée de la garantie d'intérêts était expressément limitée à cinquante ans, à partir du 1er janvier 1865. C'est ce que stipulait l'article 9 de la Convention du 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, c'est ce qu'ont répété l'article 7 de la Convention du 1er mai 1863 et l'article 9 de la Convention du 10 août 1868.

Les dispositions des Conventions antérieures concernant la garantie d'intérêts à la charge de l'État, et le partage des bénéfices sont remplacées, à partir du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

La Compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de l'État que dans le cas d'insuffisance du produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 ci-dessus pour faire face aux dépenses suivantes... (suit l'énumération : charges effectives, intérêts, amortissement et frais accessoires des emprunts et allocation d'une somme fixe pour les actions).

Dans ce texte, que la Convention substitue aux précédents, il n'y a plus aucune limite assignée à la durée de la garantie d'intérêts étendue aux dividendes des actions.

Le Conseil est donc absolument autorisé à renouveler devant l'Assemblée des actionnaires, comme il l'a déjà fait lors de l'Assemblée générale extraordinaire du 19 novembre 1891, l'affirmation du droit incontestable de la Compagnie.

Le rapport annuel de la Compagnie d'*Orléans*, qui avait tenu son Assemblée générale ordinaire dans le courant du mois de mars, ne parle pas de l'incident.

Le 20 mai dernier, M. Camille Pelletan, député des Bouches-du-Rhône, annonça à M. Casimir Perier, président du Conseil, et à M. Jonnart, Ministre des Travaux publics, qu'il désirait les interpeller sur cette question.

Le Conseil des Ministres en délibéra dans sa séance du mardi 22 mai et dans l'après-midi — deux heures avant le vote de l'ordre du jour Ramel, qui renversa le Ministère — les journaux publièrent la note officieuse suivante :

M. Camille Pelletan a avisé le président du Conseil et le Ministre des Travaux publics qu'il comptait les interpeller prochainement sur le point de savoir jusqu'à quelle époque la garantie d'intérêts serait servie par l'État aux Compagnies du *Midi* et d'*Orléans*.

Le Gouvernement fera savoir qu'examen fait de la question et des négociations qui eurent lieu lors de la conclusion des *Conventions de 1883*, la garantie d'intérêts pour les Compagnies d'*Orléans* et du *Midi* ne doit pas durer jusqu'à l'expiration de la concession, mais prendre fin en 1914, date originairement fixée. La question ne s'est pas posée en 1883 pour ces deux Compagnies et aucun changement de date n'est intervenu à cette époque. Il n'y a eu à ce moment que deux Compagnies — celles de l'*Est* et de l'*Ouest* — pour lesquelles, en raison de leur situation particulière, on a étendu le délai d'action de la garantie d'intérêts ; mais cette extension a été

explicitement formulée dans les Conventions et approuvée par le Parlement. Pour les autres Compagnies, la question ne s'est jamais posée.

La contradiction entre cette information émanant du Ministère de l'intérieur (qui communique à la presse et aux agences le compte rendu du Conseil des Ministres) et la déclaration contenue dans le Rapport de 1894 de la Compagnie du *Midi* est vraiment trop absolue, et les conséquences de l'interprétation que le Conseil des Ministres semble avoir donnée aux *Conventions de 1883* sont trop graves à l'égard des actionnaires des deux Compagnies visées, pour qu'il ne soit pas nécessaire de mettre sous les yeux de nos lecteurs toutes les pièces du grave débat qui va s'ouvrir à ce sujet.

Compagnie du Midi

Voici d'abord le texte des articles de la *Convention du 11 juin 1859*, relatifs à la forme de la garantie d'intérêts, à sa durée et au partage des bénéfices de la Compagnie avec l'État.

Art. 9. — Le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années, à partir du premier janvier 1865, l'intérêt à quatre pour cent et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à l'établissement des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 7 ci-dessus, sans que le capital ainsi garanti puisse excéder, pour l'ensemble des lignes concédées définitivement, la somme totale de cent dix-neuf millions de francs (119.000.000 de fr.), et pour les lignes concédées à titre éventuel, les sommes ci-après :

Embranchements de Castres, neuf millions, ci : 9.000.000 de francs.

De Perpignan à Port-Vendres, quatre millions, ci : 4.000.000 de francs.

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1er janvier 1865, ne participeront à la garantie d'intérêts qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissements seront portés au compte de premier établissement.

Art. 10. — La garantie d'intérêts stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi chaque année deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature.

1° de l'ancien réseau ; 2° du nouveau réseau ;

Tels qu'ils sont définis à l'article ci-dessus.

Les produits nets du Canal latéral à la Garonne et ceux du Canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, seront ajoutés aux produits de l'ancien réseau.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, établie ainsi qu'il est dit au paragraphe précédent, qui excédera un revenu net moyen de dix-neuf mille cinq cents francs (19.500 fr.), par kilomètre de chemin de fer sera appliqué, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres non

livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder douze cents francs (1.200 fr.).

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera au nouveau réseau que dans le cas où les produits nets de ce réseau, accrus de l'excédent des produits de l'ancien, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent garantis par l'État.

ART. 11. – Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, soit sur l'ancien, soit sur le nouveau réseau, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent par an, sur les produits nets du réseau auquel cette annuité aura été appliquée, dès que les produits de ce réseau dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis et dans quelque année que cet excédent se produise.

Les produits nets de l'ancien réseau seront calculés, ainsi qu'il est dit ci-dessus, en y ajoutant ceux du Canal latéral à la Garonne et du Canal du Midi pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal.

Les produits nets du nouveau réseau seront calculés en tenant compte de l'excédent de recettes provenant de l'ancien réseau, conformément à l'art. 10 ci-dessus.

A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'art. 37 du cahier des charges, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 36 dudit cahier des charges, du matériel, tant de l'ancien que du nouveau réseau.

ART. 12. — Le partage des bénéfices de l'entreprise au delà de huit pour cent stipulé par l'art. 69 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, par l'art. 8 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août de la même année et par l'art. 7 de la Convention du 1[er] août 1857, s'exercera à partir du 1[er] janvier 1872.

Ce partage sera appliqué d'une manière distincte, d'une part, en ce qui concerne l'*Ancien Réseau*, y compris le Canal latéral à la Garonne et le Canal du Midi, et, d'autre part, en

ce qui concerne le *Nouveau Réseau*, tels que lesdits *Réseaux* sont définis par l'Article 7 ci-dessus.

Voici maintenant le texte de l'article 13 de la *Convention du 9 juin 1883*, qui remplace les dispositions de la *Convention de 1859* :

. . . .

Article 13.—Les dispositions des Conventions antérieures concernant la garantie d'intérêts à la charge de l'État et le partage des bénéfices sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

La Compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de l'État que dans le cas d'insuffisance du produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 ci-dessus, pour faire face aux dépenses suivantes :

1° Les charges effectives, intérêts, amortissement et frais accessoires des emprunts faits par la Compagnie jusqu'au 31 décembre de l'année précédente, jusqu'à concurrence de la somme totale (déduction faite des subventions) dépensée, jusqu'à cette date, par la Compagnie, soit pour frais de rachat de lignes, travaux et dépenses de premier établissement, dépenses d'approvisionnements effectifs dans la limite d'une somme maxima de 25 millions de francs, travaux et dépenses complémentaires exécutés à toute époque avec approbation du Ministre des Travaux publics, soit pour frais généraux, insuffisance de produit net et charges d'intérêt et d'amortissement pendant les périodes d'exploitation au compte de premier établissement, soit, enfin, pour paiements non remboursables faits ou à faire à l'État, en vertu des Conventions antérieures et de l'article 11 de la présente Convention, et en général, pour des dépenses dûment justifiées dans les conditions fixées par le décret du 6 mai 1863 ;

2° Une somme de douze millions cinq cent mille francs (1).

Les excédents qui se produiront seront employés par la Compagnie à rembourser à l'État, avec intérêts simples à qua-

(1) Le chiffre de 12.500.000 fr. représente 50 fr. par action.

tre pour cent (4 0/0) l'an, les avances qu'il lui aura faites à titre de garant.

Ces remboursements effectués, la part d'excédent, au delà de deux millions cinq cent mille francs (1), sera partagée entre l'État et la Compagnie dans le rapport de deux tiers pour l'État et un tiers pour la Compagnie.

Il est absolument vrai que cet Article 13 est muet sur la durée de la garantie d'intérêts, mais le 1er § indiquant que « les dispositions antérieures « concernant la garantie d'intérêts à la charge de « l'État et le partage des bénéfices *sont rempla-* « *cées* à compter du 1er janvier 1884 par les dispo- « sitions suivantes » nous semble implicitement indiquer que ces deux objets : *garanties d'intérêts* et *partage des bénéfices* doivent avoir la même durée.

En effet, dans la *Convention de 1859*, la durée de la garantie était déterminée par l'article 9 et cette garantie devait prendre fin au 31 décembre 1914. Le partage des bénéfices avec l'État, qui était stipulé au contraire pour toute la durée de la concession, constituait un article séparé : l'Article 12... Et cette division s'explique très bien puisqu'il s'agissait de deux opérations d'inégale durée.

Dans la *Convention de 1883* les deux objets sont groupés dans le même Article 13, et comme le partage des bénéfices est de droit pour l'État jus-

(1) Le total des sommes : 12.500.000 fr. et 2.500.000 fr. donne 15 millions, c'est-à-dire 60 fr. par action.

qu'à la fin de la concession, il est assez naturel de supposer que par les deux mots: *sont remplacées*, contenus dans le 1er § de cet Article, les signataires de la Convention ont voulu dire que la durée de la garantie s'étendrait également jusqu'à la fin de la concession.

C'est d'ailleurs dans ce sens que la *Convention de 1883* fut interprétée par le président du Conseil de la Compagnie du *Midi*, qui l'avait négociée et signée avec M. Raynal, Ministre des Travaux publics.

Voici dans quels termes le Rapport du Conseil d'administration, lu à l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires convoquée le 22 décembre 1883, à l'effet d'approuver la Convention nouvelle, s'exprime relativement à la durée de la garantie d'intérêts:

> (*Page 17.*) — D'autre part, les dispositions antérieures concernant la garantie d'intérêts et le partage des bénéfices sont modifiées.
>
> Notre dette envers l'État sera remboursée en 1884. Un dividende minimum de 50 francs vous sera, en même temps, assuré par la garantie de l'État, à partir de l'exercice 1884, et cette garantie, comme celle de vos emprunts, durera jusqu'à la fin de la concession.

Nous avons donné, plus haut, le texte de l'information communiquée à la presse par le Ministère de l'Intérieur relativement à l'opinion du Conseil des Ministres sur la date de l'opération de la garantie pour le *Midi* et l'*Orléans*. Aussitôt après la publication de cette information M. Ad. d'Eich-

thal, ancien président effectif du Conseil d'administration de la Compagnie du *Midi* et actuellement président honoraire, a adressé la lettre suivante à M. Raynal :

Monsieur le Ministre,

J'ai lu avec une profonde surprise, dans plusieurs journaux des 22 et 23 de ce mois, une note délibérée en Conseil des ministres et résumant la réponse que le Cabinet, dont vous faisiez partie, se proposait de faire quelques jours plus tard à une interpellation de M. Camille Pelletan.

Cette note indique que la question de la prolongation de durée, au delà de 1914, de la garantie d'intérêts pour la Compagnie des Chemins de fer du *Midi* n'aurait jamais été votée en 1883.

Si cette assertion est fondée sur les souvenirs que vous auriez conservés des négociations engagées en 1883, votre mémoire vous a trahi.

Vous avez oublié que l'article 13 de la Convention conclue par vous stipule : « Les dispositions des Conventions antérieures concernant la garantie d'intérêts à la charge de « l'État sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par « les dispositions suivantes » et que la limitation de la garantie, que comportaient ces Conventions, est supprimée dans ledit article.

Ainsi, les limitations antérieures disparaissent et il ne reste que celle de la durée même de la concession.

C'est moi qui, en qualité de président du Conseil d'administration des Chemins de fer du *Midi*, ai dirigé la discussion de la *Convention de 1883*.

J'affirme que j'ai toujours posé, comme condition absolue, l'absence de toute limitation, soit du capital garanti, soit de la durée de la garantie elle-même, la Compagnie ne pouvant, par contre, entreprendre aucun travail nouveau sans l'autorisation du Gouvernement. L'état de prospérité de la Compagnie en 1883 me faisait un devoir de ne pas accepter les lourdes charges qui devaient résulter de la construction et de l'exploitation de 1.200 kilomètres de lignes nouvelles, en

grande partie improductives, sans obtenir en retour la garantie que la situation acquise aux actionnaires ne serait jamais compromise.

Le Rapport à l'Assemblée des actionnaires du 22 décembre 1883, qui confirme que cet important résultat était assuré, a été communiqué à votre administration et n'a donné lieu à aucune protestation.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

AD. D'EICHTHAL,
Président honoraire du Conseil d'administration.

Mais M. Raynal a répondu par la lettre qui suit, et sa réponse ne fait qu'accentuer le conflit :

Monsieur le Président,

Je n'ai pas à répondre au nom du Cabinet démissionnaire au sujet d'une note qui vous a causé, dites-vous, une grande surprise; c'est un soin qui incombe à M. le Ministre des Travaux publics.

Mais puisque vous avez cru devoir me mettre personnellement en cause et que vous faites appel à mes souvenirs, je me vois dans la nécessité de constater, entre vous et moi, un désaccord complet sur ce qui s'est passé en 1883.

Je pourrais m'en tenir aux explications verbales que j'ai eu récemment l'occasion de fournir à M. Aucoc, président de la Compagnie du *Midi;* mais en présence de la publicité que vous avez donnée à votre lettre, procédé dont je vous laisse la responsabilité, il me paraît bon de publier à mon tour la réponse que voici :

J'affirme que ni dans le cours des longues négociations de 1883, ni pendant la discussion devant le Parlement, il n'a jamais été question entre vous, alors président de la Compagnie, M. Aucoc, alors vice-président, M. Lancelin, directeur, et moi, de proroger la durée de la garantie d'intérêts pour la Compagnie du *Midi*.

Si telle avait été mon intention, j'aurais évidemment pro-

cédé, comme je l'ai fait pour les Compagnies de l'*Ouest* et de l'*Est*, en fixant avec précision les nouvelles échéances.

L'article 13 de la *Convention* n'a nullement la portée que vous lui attribuez. Mon appréciation sur ce point a été celle du Parlement qui a voté les Conventions et celle de l'Administration des Travaux publics, à toute époque.

Veuillez agréer, etc.

Signé : D. RAYNAL.

Ainsi donc le désaccord est complet entre M. Ad. d'Eichthal et M. Raynal :

Compagnie d'Orléans

Voici maintenant le texte des documents des mêmes Conventions de 1859 et 1883 se rapportant à la Compagnie d'Orléans :

Extrait de la Convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie d'Orléans le 11 juin 1859.

. . . .

ARTICLE 3. — Le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie pendant cinquante années (50 ans), à partir du premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865), l'intérêt à quatre pour cent (4 p. 0/0) et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau de la Compagnie, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif, la somme totale de six cent un millions de francs (601.000.000 de fr.).

Le capital garanti pour les lignes rétrocédées ou concédées

à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Ligne de Tours à Vierzon, trente millions cinq cent mille francs.. 30.500.000 fr.

D'Orléans au chemin du Bourbonnais, dix-neuf millions cinq cent mille francs.......... 19.500.000 »

De Montluçon à Limoges, trente-huit millions.. 38.000.000 »

De Poitiers à Limoges, trente-neuf millions. 39.000.000 »

D'Angers à Niort, quarante-trois millions.. 43.000.000 »

De Limoges à Brive, trente millions....... 30.000.000 »

Embranchements :

Sur Cahors, cinq millions cinq cent mille francs.. 5.500.000 »

Sur Villeneuve-d'Agen, un million deux cent francs.. 1.200.000 »

Sur Tulle, trois millions huit cent mille francs.. 3.800.000 »

Sur Bergerac, trois millions cinq cent mille francs.. 3.500.000 »

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865) ne participeront à la garantie d'intérêts qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie d'intérêts stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des titres émis pour leur rachat ou leur construction seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation.

En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissements seront portés au compte de premier établissement.

ARTICLE 4. — La garantie d'intérêts stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi annuellement deux comptes distincts des pro-

duits nets, y compris les produits accessoires de toute nature :

1° De l'ancien réseau ; 2° du nouveau réseau, tels qu'ils sont définis à l'article 2 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excèdera un revenu moyen de vingt-sept mille quatre cents francs (27.400 fr.) par kilomètre, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de vingt-sept mille quatre cent francs (27.400 fr.) ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 kil.) du nouveau réseau non livré à l'exploitation, sans toutefois que la réduction puisse excéder deux mille quatre cents francs (2.400 fr.)

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédent des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent (4 p. 0/0) du capital garanti par l'État.

Article 5. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent (4 p. 0/0) par an sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets, accrus de l'excédent des produits de l'ancien réseau, conformément à l'art. 4 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédent se produise.

A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application

de la cause de rachat stipulée par l'art. 37 du cahier des charges, si l'État est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 36 dudit cahier des charges, du matériel tant de l'ancien que du nouveau réseau.

ART. 6. — La clause du partage des bénéfices au delà de huit pour cent, stipulée au profit de l'État par l'art. 6 de la Convention du 11 avril 1857, est modifiée ainsi qu'il suit :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de trente-deux mille francs (32.000 fr.) par kilomètre sur l'ancien, et un intérêt de six pour cent (6 0/0) du capital effectivement dépensé pour le rachat ou la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédent sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante-douze (1er janvier 1872).

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

. . . .

Voici également le texte de l'Article 14 de la *Convention de 1883*, qui remplace les dispositions des anciennes Conventions :

Extrait de la Convention passée, le 28 juin 1883, entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans.

. . . .

ARTICLE 14. — Les dispositions des Conventions antérieures concernant la garantie d'intérêts à la charge de l'État et le partage des bénéfices, *sont remplacées*, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

La Compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de

l'État que dans le cas où le produit net, résultant du compte unique d'exploitation, dont il est parlé à l'article 13, serait insuffisant pour faire face aux affectations suivantes, savoir :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires, déduction faite des annuités reçues de l'État, à titre de subventions) des sommes dépensées par la Compagnie ;

a) — Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes constituant son Ancien et son Nouveau Réseau actuels et les Chemins de la Sarthe, sous déduction du capital-actions ;

b) — Pour l'exécution des engagements imposés à la Compagnie en vertu des articles 2, 4, 8 et 12 de la présente Convention ;

c) — Pour les travaux complémentaires et de parachèvement exécutés à toute époque, à dater du 1er janvier 1883, sur l'ensemble du Réseau défini à l'article 13, avec l'approbation du Ministre des Travaux publics ;

d) — Pour l'approvisionnement de l'ensemble des lignes exploitées, sans que l'importance de ces approvisionnements puisse excéder la somme de quarante millions (40.000.000 de francs);

2° L'intérêt et l'amortissement des sommes affectées par la Compagnie au remboursement de sa dette, aux termes de l'article 10 ;

3° L'intérêt et l'amortissement des actions, tels qu'ils sont réglés par l'article 52 des statuts ;

4° Une somme de vingt-quatre millions six cent mille francs (24.600.000 fr.)

Les dépenses de premier établissement de l'Ancien Réseau de la Compagnie et des Chemins de la Sarthe, au 31 décembre 1882, déduction faite des subventions reçues en capital, sont arrêtées à forfait à la somme de 536.520.311 fr. 45, savoir :

Ancien Réseau	519.257.447 fr. 13
Chemins de la Sarthe	17.265.864 fr. 32

Lorsque, par suite d'insuffisance du produit net, l'État aura fait des avances à la Compagnie, les excédents qui se produiront ultérieurement seront affectés exclusivement au remboursement de ses avances, avec intérêt simple à 4 0/0.

Ce remboursement étant effectué, si le produit net dépasse de neuf millions six cent mille francs (9.600.000 fr.) la somme nécessaire pour faire face aux affectations ci-dessus indiquées, le surplus sera partagé dans la proportion de deux tiers pour l'État et d'un tiers pour la Compagnie.

Comme on le voit, c'est exactement le même cas que pour la Compagnie du *Midi*, et, ici encore, le Conseil d'administration de la Compagnie admit le principe de la prorogation de la garantie d'intérêts jusqu'à la fin de la concession.

Voici un extrait du Rapport du Conseil, lu à l'Assemblée extraordinaire des Actionnaires du 23 décembre 1883 ayant approuvé la Convention nouvelle, qui en fait foi :

(*Pages 15 et 16*). — Elle prévoit le cas (la Convention nouvelle) où les produits nets seraient insuffisants et donne à la Compagnie le droit de recourir alors à l'intervention du Trésor, pour obtenir la différence, à titre d'avances remboursables. Tel est le sens de l'article 14 de la Convention nouvelle.

C'est un minimum de produit net que l'État garantit désormais, ainsi que l'a dit, très exactement, le Rapporteur de la Commission de la Chambre des députés.

Ce produit net garanti suivra la progression des charges, au lieu de rester fixe comme l'était le revenu réservé, et vous échapperez ainsi aux conséquences que nous venons de rappeler et qui menaçaient votre dividende. *Il sera désormais garanti par l'État, au minimum de 56 francs, jusqu'à l'expiration de la concession, quelles que soient les circonstances critiques que nous ayons à traverser.*

Or, comment supposer que les Conseils d'administrations des deux Compagnies auraient osé

tromper ainsi leurs actionnaires s'ils n'avaient pas eu la *certitude absolue* qu'en leur affirmant qu'un minimum de dividende était garanti à leurs actions jusqu'à la fin des concessions, ils leur disaient la vérité?

Comment admettre qu'ils auraient pu — par surprise et à l'aide d'une fausse affirmation, si grave dans ses conséquences futures, — arracher un vote approbatif à ces actionnaires sans attirer au moins l'attention du contrôleur général représentant l'État, qui est convoqué à toutes les assemblées des Grandes Compagnies, et du Ministre des Travaux publics lui-même, qui avait négocié d'abord avec les Compagnies et fait voter ensuite par le Parlement les Conventions nouvelles?

Il ne faut pas oublier, en effet, que le Ministre des Travaux publics reçoit les premiers exemplaires des Rapports des Grandes Compagnies et que — dans le cas spécial qui nous occupe — le Ministre des Travaux publics en fonctions en décembre 1883 avait un puissant intérêt à lire attentivement les Rapports relatifs aux Conventions nouvelles puisque ce Ministre (M. Raynal), était le même qui avait négocié, signé avec les Compagnies et fait voter ces contrats par les Chambres.

Sans vouloir prendre parti dans un débat qui viendra sans doute à la tribune du Parlement (s'il n'y est déjà venu au moment ou paraîtra cette Étude), nous nous permettrons de dire qu'il est

certainement très regrettable que le texte des *Conventions de 1883* ne contienne pas, en ce qui concerne le *Midi* et l'*Orléans*, une indication plus nette, plus précise du principe de prorogation de la durée de garantie que les Conseils d'administration de ces deux Compagnies ont admis comme un fait acquis.

Mais il est encore plus regrettable que le Ministre des Travaux publics, signataire de ces Conventions, n'ait pas protesté immédiatement contre l'interprétation donnée à ces actes, s'il avait eu la conviction — comme il paraît l'avoir aujourd'hui — que « la garantie d'intérêts pour les Compagnies « du *Midi* et d'*Orléans* ne doit pas durer jusqu'à « l'expiration de la concession, mais prendre fin « en 1914, date originairement fixée. »

Il avait cependant tout le temps nécessaire pour dissiper le malentendu — si le malentendu existait — puisque les Assèmblées générales extraordinaires des deux Compagnies ont eu lieu les 22 et 23 décembre 1883, c'est-à-dire huit et neuf jours avant la mise en vigueur du nouveau régime.

En 1894, et pour faire face aux insuffisances de l'exploitation de l'exercice 1893, la Compagnie du *Midi* réclame au Trésor : 17.737.000 francs et la Compagnie d'*Orléans* : 12.537.000 francs. Nous savons d'autre part que, depuis la mise en vigueur des *Conventions de 1883*, les insuffisances totales de la première ont atteint le chiffre de 132.858.000 francs et pour la seconde : 126.726.000 francs.

Comme on le voit, la question est sérieuse pour les deux Compagnies et un simple calcul d'intérêt composé va nous donner la mesure du préjudice que le changement de la durée de garantie d'intérêts peut causer à leurs actionnaires.

Considérons d'abord l'hypothèse que les Rapports des Conseils d'administration présentaient, en décembre 1883, comme une vérité absolue aux autionnaires réunis pour approuver les *Nouvelles Conventions*, c'est-à-dire : prorogation du dividende minimum garanti jusqu'à la fin des concessions.

Pour la Compagnie du *Midi*, ce dividende minimum est de 50 francs. Sa concession se terminant au 31 décembre 1960, les actionnaires avaient la certitude, quoi qu'il arrivât et à moins que l'État français fît faillite à ses engagements, de recevoir au moins 66 dividendes de 50 francs. Si nous prenons pour base de calcul le taux actuel du crédit de l'État, soit 3 0/0 : les 66 annuités à toucher, ramenées à leur valeur actuelle, donnent d'après la formule :

$$\frac{1}{r}\left[1 - \frac{1}{(1+r)^n}\right] 1 \text{ fr.}$$

pour chaque action :

$$28.595 \times 50 = 1.429 \text{ fr. } 75$$

Au contraire, si nous considérons l'opinion admise par le Ministère Casimir-Perier, c'est-à-dire que la garantie expire le 31 décembre 1914, la va-

leur actuelle des 21 annuités garanties par l'État ne représentent plus pour chaque action que :

$$15.315 \times 50 = 765 \text{ fr. } 75$$

Pour la Compagnie d'*Orléans*, dont le dividende minimum garanti est de 56 francs, et dont la concession se termine le 31 décembre 1956 : avec l'hypothèse de la prorogation, les 62 annuités à toucher par les actionnaires donnent à chaque action, d'après la même formule, une valeur actuelle de :

$$28.000 \times 56 = 1.548 \text{ francs}$$

Au contraire, avec la thèse ministérielle, les 21 annuités restant à la charge de l'État ramènent la valeur actuelle de l'action (du chef de la garantie bien entendu) à :

$$15.315 \times 56 = 857 \text{ fr. } 64$$

L'incident soulevé aujourd'hui est évidemment très fâcheux pour les actionnaires des deux Compagnies, mais il ne faut cependant pas lui accorder plus d'importance qu'il n'en mérite.

D'abord, les données mathématiques qui précèdent ne sont que des indications et non des réalités absolues, parce que la question de fait ne pourra être sérieusement posée qu'en 1916, c'est-à-dire au moment où les Compagnies viendront demander à l'État le montant de la garantie pour l'année 1915.

Ensuite la situation respective des deux Compagnies peut s'améliorer d'ici à 1915 de façon, qu'à

cette date, la clause de la garantie d'intérêts n'ait plus à fonctionner : Pour atteindre ce résultat, il suffirait que les recettes totales de leurs lignes (Ancien et Nouveau réseaux confondus) s'élevassent dans la proportion des augmentations survenues pendant les vingt dernières années. Nous pouvons donc terminer ce Chapitre en espérant qu'en 1916 les Compagnies du *Midi* et d'*Orléans* n'auront pas à demander au Conseil d'État l'interprétation des articles 13 et 14 de leur Convention particulière.

XXI

Les Bénéfices de l'État dans l'Exploitation des Chemins de fer français

C'est un des côtés de la question dont on ne tient jamais compte en France : Il a cependant un très grand intérêt et, dans une *Étude* comme celle-ci, nous devons l'examiner absolument comme nous avons examiné les bénéfices des Grandes Compagnies.

Les bénéfices que l'Etat retire des Chemins de fer sont de deux natures : les bénéfices indirects, les bénéfices directs.

Ceux-là résultent d'abord de tous les impôts qui sont perçus sur les sommes dépensées pour l'établissement d'une ligne, et sur la plus-value immédiate que prennent les mille formes de l'impôt public partout où pénètre une voie ferrée. On pourrait presque calculer la progression des recettes ordinaires de l'État d'après le développement du Réseau des Chemins de fer, et j'ai la certitude que les deux lignes du graphique, qui représenteraient, année par année, ces recettes et le développement

kilométrique des lignes exploitées pendant la période des cinquante dernières années, resteraient parallèles, sauf quelques rares exceptions.

Mais, si l'influence des Chemins de fer sur l'augmentation des recettes budgétaires est incontestable, on serait fort embarrassé, nous le reconnaissons, pour traduire cette influence par des chiffres. Il n'en est pas ainsi pour les bénéfices directs.

Parmi ces bénéfices de l'État, nous ne ferons point entrer en ligne de compte les économies que le Trésor réalise pour le service des diverses Administrations publiques utilisant les voies ferrées (postes et télégraphes; transport des militaires et marins; transports de la guerre; transports des tabacs et poudre; transport des prisonniers, etc.... économies réalisées sur les prix du commerce) et que la *Statistique des Chemins de fer français* du Ministère des Travaux publics portait, — d'après les évaluations des Compagnies — à 124.543.907 francs pour l'année 1890. Ces économies, qui n'étaient estimées qu'à 26.618.000 francs en 1863 au lendemain de la fusion des Grands Réseaux, peuvent en effet se discuter puisqu'elles ne résultent que d'évaluations personnelles des Compagnies, et qu'elles sont d'ailleurs très difficiles à contrôler.

Mais les impôts réellement perçus par l'Etat, les sommes que l'Administration du fisc touche directement des Chemins de fer sous toutes les formes :

celles-là on peut les préciser au centime et voici un tableau qui nous en donne le détail et le total pour les douze derniers exercices connus :

Impôts perçus sur l'Industrie des Chemins de fer (1)

(Milliers de francs)

Années	Impôt de grande vitesse	Impôt de 4 % sur le revenu	Droits divers sur les titres	Timbre récépissé voiture	Divers	Totaux
1880	81.121	17.680	20.267	25.254	13.841	158.115
1881	85.735	18.631	21.117	26.429	13.465	165.379
1882	87.883	19.118	21.116	26.391	14.986	169.494
1883	88.728	19.241	20.988	27.231	16.204	172.394
1884	85.904	19.504	20.851	27.914	15.039	169.214
1885	85.891	18.310	22.735	28.442	14.535	169.915
1886	86.951	18.715	23.355	28.615	14.319	171.956
1887	86.987	18.837	23.771	30.035	14.618	174.249
1888	87.234	19.121	23.824	30.093	15.012	175.286
1889	99.171	19.251	24.473	31.104	15.686	189.686
1890	92.044	21.608	25.095	32.826	16.239	187.813
1891	95.244	26.938	26.134	33.375	17.235	198.929
Totaux..	1.062.897	236.908	273.730	347.715	181.183	2.102.435

Les chiffres de 1892 ne nous sont pas encore connus. Ils seront en diminution notable sur ceux de 1891, à cause de la réduction de l'impôt sur la Grande vitesse appliquée au commencement de l'année.

Dans son projet de Budget pour l'année 1895 M. Burdeau les évalue, en effet, à la somme totale de 140 millions de francs.

(1) Les chiffres de ce tableau ont été extraits :

1° En ce qui concerne les années 1880 à 1883, du « Bulletin du Ministère des Travaux publics ».

2° En ce qui concerne les années 1884 à 1891, des « Documents statistiques » publiés par le Ministre des Travaux publics.

Voilà donc 2.242 millions d'impôts prélevés sur l'industrie des Chemins de fer au cours des treize dernières années.

Pour donner une idée de la progression extraordinaire qu'a suivie cette branche des revenus de l'État, il nous suffira de constater que le total des impôts perçus sur les Chemins de fer n'atteignait que 43.958.000 fr. en 1863 et 147.978.659 fr. en 1879, au lendemain du vote du *Plan Freycinet* (1).

Pour l'année 1890, par exemple, le total des recettes effectuées sur l'ensemble du réseau français s'est élevé à 1.245.662.000 francs, y compris les 92 millions d'impôts sur les transports proprement dits qui ne figurent ni aux recettes, ni aux dépenses des Compagnies, mais que le public a cependant bel et bien soldés. Le chiffre total des impôts ayant été, cette année-là, de 187.813.000 francs, c'est une modeste redevance de 15 0/0 que l'industrie française des Chemins de fer a payée à l'État sur la totalité de ses recettes brutes.

Mais, dira-t-on, l'État a consacré, en pure perte, des sommes considérables pour le développement de nos voies ferrées : il est donc juste qu'il retire un profit direct de ces sacrifices que les contribuables français ont subis. Nous ne contestons nullement la légitimité des impôts que l'État prélève

(1) En 1841, l'impôt sur la Grande vitesse n'avait donné que 305.600 francs. En 1853, il atteignait 2.948.000 francs ; en 1860, 20.831.176 francs. Le maximum de la période a été fourni par l'année 1889, soit 95.241.000 francs.

sur l'industrie des Chemins de fer ; nous nous contentons de les rappeler, car, répétons-le, c'est un des côtés que l'on oublie toujours lorsqu'on discute cette fameuse question des *Rapports financiers de l'État et des Grandes Compagnies de Chemins de fer.*

Un autre rapprochement est encore à faire : En 1890, les *actionnaires* de toutes les Compagnies françaises ont touché, sous forme d'intérêts et de dividendes, la somme totale de 155 millions de francs. Ce chiffre, comparé à celui perçu par l'État au cours de ce même exercice, indique que l'État n'est pas le plus mal partagé dans l'association qu'il a imposée aux Compagnies de Chemins de fer.

Nous savons bien qu'en examinant la question sous cet aspect : *Association*, on peut objecter que les actionnaires touchent en moyenne 11 0/0 de leur capital primitif ; nous pourrions répondre que ceux qui ont souscrit des actions des Grandes Compagnies à 500 francs sont morts depuis longtemps et que les neuf dixièmes des actionnaires actuels n'ont pas payé leurs titres sensiblement moins cher que le cours moyen des onze dernières années figurant dans un tableau du Chapitre XVIII.

Mais il y a mieux : les actions ne forment que la *douzième partie* du capital privé engagé dans les Grandes Compagnies de Chemins de fer français. Or, n'avons-nous pas démontré qu'en 1892,

l'ensemble des 17.163 millions de francs restant à amortir par les six Grandes Compagnies n'a touché, *réellement touché*, que 3,32 0/0 nets de sa valeur nominale?

En apparence, l'État semble combler les Grandes Compagnies de toutes sortes de faveurs; en leur *avançant* chaque année (moyennant un intérêt qu'il leur faudra nécessairement payer un jour avec le principal) les sommes en garantie d'intérêts résultant du fonctionnement des *Conventions de 1883*, il se donne les dehors d'un Gouvernement prodigue, gaspillant les ressources de son Budget, écrasant ses contribuables sous le poids de charges exorbitantes au profit d'une oligarchie financière. En réalité, c'est l'oligarchie — devenue grande démocratie grâce à l'extrême diffusion des 36 millions de titres composant son patrimoine — qui travaille pour le compte de l'État *sans risques ni responsabilité* pour le Trésor public.

Enfin, faut-il rappeler que l'État a imposé, en outre, à ces 18 milliards 500 millions, l'obligation de s'amortir, de s'éteindre *à son seul profit?* Or, a-t-on une idée bien nette de l'importance capitale de cette clause spéciale, qui ne figure ni dans les concessions anglaises ni dans les concessions américaines? Sait-on qu'à une époque relativement rapprochée, le simple jeu de l'amortissement restituera à la circulation des centaines et des centaines de millions qui devront s'employer ailleurs? Conçoit-on, enfin, que l'État prenant *gratuitement*

possession, dans soixante années, de cette énorme industrie pourra, s'il le veut, amortir d'un seul coup la moité de sa Dette publique, ou dégrever — s'il garde l'exploitation pour son compte — les charges de ses contribuables dans une énorme proportion ?

Pour ne parler que des six Grandes Compagnies, nous avons vu qu'en 1892 elles ont amorti 91 millions 540.300 francs d'obligations et 4.127.700 fr. d'actions : soit au total, 95.668.000 francs.

Or, si nous supposons que le capital de ces Grandes Compagnies ne s'accroîtra plus d'ici à 1950, c'est-à-dire qu'elles n'auront plus à émettre d'obligations (et si elles continuent leur émission — ce qui est certain puisqu'elles ont encore 5.082 kilomètres à construire en exécution des *Conventions de 1883* — c'est encore l'Etat qui en bénéficiera, soit par une augmentation correspondante d'impôts divers, soit par l'élévation de l'actif qui lui reviendra en fin de concession), voici la progression mathématique que suivra leur amortissement :

Amortissement régulier des six Grandes Compagnies (actions et obligations) en supposant qu'elles cessent l'émission d'obligations nouvelles.

	fr.		fr.		fr.
1895..	104.589.800	1915..	194.598.900	1935..	355.645.900
1900..	121.525.200	1920..	226.214.000	1940..	413.685.000
1905..	141.181.000	1925..	262.984.200	1945..	481.236.000
1910..	167.205.200	1930..	305.803.200	1950..	560.222.000

Se rend-on compte du mécanisme de cette *Asso-*

ciation de l'Etat et des Grandes Compagnies, et du double effet qu'il produira, qu'il produit déjà, sur l'économie générale de notre pays?

Jusqu'à ce jour, les Grandes Compagnies ont demandé au public 18.500 millions de francs pour construire leurs lignes et assurer leur exploitation. Déjà elles ont restitué 1.536 millions; chaque année le montant de la restitution s'augmente de l'intérêt de la somme remboursée l'année précédente; l'année prochaine ce sera 104 millions, dix ans plus tard l'annuité atteindra 141 millions, dix ans après 194, dix ans après 262 et ainsi de suite.

Ces sommes viendront chaque année, fatalement, automatiquement, chercher un emploi nouveau sur le marché financier: Ou elles iront vers les Rentes de l'Etat, et elles rendront alors faciles les Conversions de l'avenir, ou elles se reporteront sur d'autres valeurs industrielles et augmenteront ainsi la force productrive de la nation.

L'obligation de 500 francs, émise aujourd'hui par exemple à 460 francs par les Compagnies, mais remboursable à 500 francs d'ici à 1950, va d'abord servir à construire une portion de ligne nouvelle. Mais quand cette obligation sera remboursée à son propriétaire, la portion de ligne qu'elle aura créée, restera en pleine exploitation et les 500 francs qu'elle représente doubleront alors leur puissance de production, car ils pourront s'employer à une autre création industrielle.

Ce qui revient à dire (puisqu'en fin de compte toutes les lignes deviendront la propriété de l'État sans bourse délier) que le régime imposé aux Grandes Compagnies de Chemins de fer par leur contrat de concession permet, il est vrai, à ces Compagnies de servir aujourd'hui à leur capital de premier établissement un intérêt net et global de 3,32 0/0, mais qu'en outre de la redevance de 15 0/0, sur toutes leurs recettes brutes, que ces Compagnies doivent payer au Trésor sous forme d'impôts divers : elles sont dans l'obligation de lui constituer — sans perte pour la fortune publique — une réserve dont le montant total sera équivalent aux sommes amorties.

Que produira cette réserve si l'Etat veut l'utiliser sous la forme d'exploitation directe ? Nous pouvons en avoir une idée dès maintenant.

En 1893 le produit net des six Grandes Compagnies a donné (Recettes brutes diminuées des dépenses d'exploitation), 508.959.000 fr. Ce produit net est entré dans le service de l'intérêt et de l'amortissement du capital-actions et obligations. En supposant que les recettes n'augmentent plus d'ici à 1950 — ce qui est une hypothèse absurde — ces 508.959.000 fr. seront une recette *nette* annuelle qui reviendra toute entière à l'État puisque, à cette époque, tout le capital-actions et obligations aura disparu et que l'État sera le seul propriétaire de tous les Réseaux.

Soutenir que les conditions générales du régime de nos Chemins de fer, et, en particulier, les *Conventions de 1883*, sont défavorables aux intérêts de l'État, est donc souverainement contraire à la vérité des faits.

Conclusions

Il n'est pas douteux, cependant, que l.s responsabilités prises par l'État, relativement à la construction et à l'exploitation des Chemins de fer, deviennent de plus en plus lourdes pour nos finances publiques. Les charges en garantie d'intérêts proprement dites ne sont point les seules qui pèsent sur le Budget ordinaire, mais elles constituent, assurément, la cause la plus importante des embarras financiers dans lesquels notre Trésor se débat en ce moment.

Pour en donner une idée il nous suffira de reproduire ici le montant des sommes inscrites à cet effet dans nos Budgets depuis 1889 :

Années	Avances en garantie d'intérêts
1889	51.493.824
1890	49.411.130
1891	96.950.103
1892	60.407.905
1893	113.836.388
1894	116.278.496
1895	135.189.496

L'*Exposé des motifs* du Budget de 1895, d'où nous tirons ces chiffres explique, en outre, que le

total demandé pour cette dernière année est lui-même destiné à s'augmenter, dans un avenir très prochain, de divers affluents :

Les comptes d'exploitation partielle, quoique très réduits, ne sont pas complètement clos ; les insuffisances qui continuent à s'y capitaliser dépassaient 18 millions dans les comptes présentés par les Compagnies pour 1892 : elles atteignent encore, en 1893, 14 millions. Peu à peu elles rentreront au compte de la garantie qu'elles augmenteront d'une somme égale à ce dernier chiffre.

Les lignes secondaires d'intérêt général ou local coûtent actuellement 10 millions par an à la garantie. En vertu des seuls engagements déjà contractés, les lignes d'intérêt général concédées aux Compagnies du Sud de la France, des Chemins de fer économiques, des Chemins de fer départementaux et le réseau de la Corse, absorberont 2 ou 3 millions de plus dans peu d'années. Les chemins d'intérêt local et les tramways n'entraînent qu'une dépense de 3.350.000 francs en 1894; mais les annuités déjà engagées approchent de 5 millions. C'est donc, en tout, pour les lignes secondaires, une surcharge de 5 millions à prévoir à brève échéance et que rien ne peut écarter, etc...

Il convient cependant de reconnaître que ce ne sont pas seulement les Grandes Compagnies qui font appel à la Garantie d'intérêts. Pour l'année 1894, par exemple, le montant des dépenses inscrites de ce chef au Budget ordinaire se décomposait de la manière suivante :

Chemins de fer français.................. Fr.	86.800.000
id tunisiens.....................	2.200.000
id algériens.....................	20.800.000
Lignes d'intérêt local et Tramways.............	3.350.000
Chemins de fer de Dakar à Saint-Louis.........	1.378 496
id et port de la Réunion....	1.200.000
Insuffisance éventuelle, lignes non concédées.	550 000
Total.......	116.278.493

Et la rubrique *Chemins de fer Français*, en

outre des cinq Grandes Compagnies qui font appel à la Garantie, comprend aussi les lignes secondaires d'intérêt local ou général qui figurent dans le total des 86.800.000 francs pour environ 10 millions.

Mais les Grandes Compagnies constituent évidemment le véritable embarras, la grosse difficulté de la situation budgétaire, puisqu'elles absorbent, à elles seules, plus des trois quarts des dépenses inscrites sous le titre d'*Avances en Garantie d'intérêts*.

Comment sortir de l'impasse financière dans laquelle le Trésor est en ce moment engagé ?

1° En enlevant du Budget ordinaire les avances faites aux Grandes Compagnies en exécution des *Conventions de 1883*... et qu'on a eu le grand tort de considérer comme des *dépenses effectives* que l'impôt devait nécessairement supporter ;

2° En prenant, d'accord avec les Grandes Compagnies, les mesures nécessaires pour réduire d'abord le montant annuel des avances demandées en exécution des *Conventions de 1883*, et pour leur permettre de restituer, le plus rapidement possible — et sans compromettre les intérêts de l'État —, les 438.685.219 francs qu'elles devaient au Trésor (non compris les intérêts) à la date du 31 décembre 1893.

Sur le premier point, il n'y a pas de doute : l'incorporation au Budget ordinaire d'avances, destinées à être sûrement remboursées au Trésor

dans un laps de temps plus ou moins éloigné, a été une faute de comptabilité publique et une erreur de gestion budgétaire.

Une faute de comptabilité publique : parce qu'il est impossible d'établir sérieusement l'équilibre d'un Budget d'État si ce Budget doit englober dans ses dépenses ordinaires des déboursés accidentels dont le chiffre — dépendant de causes essentiellement variables — ne peut être prévu à l'avance.

Une erreur de gestion budgétaire : parce qu'il est injuste de faire supporter aux contribuables actuels — déjà si lourdement imposés — la charge d'avances effectuées à titre remboursable et dont la parfaite solvabilité des débiteurs assure la rentrée future.

M. Burdeau a vu — en préparant les éléments du Budget de 1895 — les inconvénients de cette erreur :

Il serait excessif, a-t-il dit dans son *Exposé des motifs*, de soutenir que la garantie d'intérêts constitue, pour sa totalité surtout, une consommation définitive de capitaux, à laquelle il doit, sous peine d'un défaut de sincérité dans le Budget, être pourvu par l'impôt. Dans les cas les moins favorables, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de Compagnies qui ne s'acquitteront pas avant la fin de leur concession, et dont la dette dépassera alors la valeur du matériel roulant, la garantie constitue une sorte de dépense d'entretien d'un domaine national, puisque, dans un délai déterminé, la voie ferrée devient la propriété de l'État. Dans les cas les plus nombreux et les plus importants, la garantie n'est qu'une avance remboursable et bien gagée, soit sur la valeur du matériel roulant, soit, et plus vraisemblablement, sur les recettes futures des Compagnies.

Or, les avances faites aux Grandes Compagnies en exécution des *Conventions de 1883* ne sont-elles pas dans ce dernier cas ?

Nous avons vu au Chapitre XIX (*Effectif et valeur du matériel roulant et de l'outillage des six Grandes Compagnies au 31 décembre 1893)* la marge qui reste entre le chiffre de ces avances et l'un des gages qui en garantit le remboursement au Trésor ; l'État ne court donc aucun risque pour le présent, et il peut, sans aucun inconvénient, sortir de son Budget ordinaire les avances qu'il fait aux Grandes Compagnies... Quant à l'avenir il dépend des Pouvoirs publics de réduire encore la responsabilité effective de l'État, en invitant ces Compagnies à appliquer des mesures propres à diminuer le jeu de la garantie. Dans l'*Exposé des motifs*, déjà cité, M. Burdeau en indique quelques-unes :

« En ce qui regarde les recettes, on ne peut son-
« ger à un relèvement des tarifs, qui porterait pré-
« judice à l'industrie et à l'agriculture si durement
« éprouvées. Mais des abaissements convenable-
« ment étudiés, portant sur les transports suscep-
« tibles de se développer, et sur ceux-là seulement,
« peuvent donner des plus-values sérieuses, etc... »

Le Ministre des finances, qui s'est nettement rendu compte des difficultés de la situation, ainsi qu'en témoigne les indications qu'il fournit, propose plusieurs améliorations de détails qui pour-

raient, en effet, donner de bons résultats : Il croit, notamment, qu'il est possible de réduire sensiblement les dépenses d'administration des Compagnies, en même temps que celles du Ministère des Travaux publics, en simplifiant, dans beaucoup de cas, les formalités administratives qui n'ajoutent rien à l'efficacité du contrôle.

Et M. Burdeau ajoute que, pour bien marquer la résolution arrêtée du Gouvernement de marcher dans cette voie, et aussi pour donner au Parlement l'occasion d'indiquer, par un vote, s'il entend approuver cette ligne de conduite : les prévisions qui ont servi de base au calcul des crédits à ouvrir au Budget de 1895 pour le service de la Garantie ont été diminuées d'un million pour chacune des cinq Grandes Compagnies qui font appel à cette Garantie.

Les conclusions du Ministre des finances sur cette question spéciale de la *Garantie d'intérêts* méritent d'être citées en entier :

Par cet ensemble de mesures, on peut espérer que les charges, — au moins celles de la garantie d'intérêts, — cesseront de se développer, et reculeront même prochainement. Si l'on considère les cinq réseaux faisant appel à la garantie, on constate qu'en 1892 leur recette nette a atteint 412 millions. Si cette recette progressait à raison de 1 p. 0/0 par an, elle pourrait pendant les dix ou douze ans nécessaires pour achever, dans les conditions énoncées ci-dessus, les lignes concédées en 1883, couvrir complètement les charges qui doivent dans le même temps, résulter pour la garantie, des travaux complémentaires, des augmentations de matériel roulant, des contributions à la charge des Compagnies pour la construction des lignes neuves, ainsi que de la disparition totale du

compte d'exploitation partielle ; la garantie resterait ainsi stationnaire au chiffre actuel. Il faudrait que le développement de la recette nette atteignît 3 0/0 par an, pour qu'en une douzaine d'années on vît les causes d'aggravation de la garantie victorieusement combattues et la garantie elle-même réduite aux charges résultant des réseaux secondaires, des lignes d'intérêt local et des tramways, enfin des lignes algériennes et tunisiennes. Mais il est bien entendu que, dans l'intervalle, les dépenses des annuités auraient poursuivi leur marche ascensionnelle.

Il n'est pas interdit d'espérer, pour l'avenir, des résultats de cet ordre. Suivant qu'on envisage la période de 1872-1892 dans son ensemble ou dans chacune des deux périodes décennales qui la composent, on trouve que l'accroissement annuel moyen a été, pour les vingt années, de 1 1/2 p. 0/0 ; que, pour les dix premières années, il avait atteint 3 p. 0/0 ; et que pour les dix dernières, il a été à peu près nul. Il n'y a rien de téméraire à croire que la prochaine période de dix ou douze ans ressemblera plutôt à la série, mêlée de bonnes années et de très mauvaises, qui s'étend de 1873 à 1893, qu'à la série, sans précédent des dix dernières années.

Mais c'est avant tout sur une politique d'économie sévère qu'il nous faut compter pour laisser aux recettes brutes qui pourront se produire leur maximum d'effet. Les Compagnies elles-mêmes ont donné l'exemple des résultats qu'avec un effort énergique il est possible d'obtenir à cet égard. Entre 1884 et 1887, on a vu le *Nord* réduire sa dépense d'exploitation de 93 à 75 millions ; le *Paris-Lyon-Méditerranée*, malgré l'ouverture de 800 kilomètres de lignes nouvelles, descendre de 166 millions à 138 ; l'*Est* réaliser une réduction de 6 millions et demi ; l'*Ouest*, de 5 millions ; l'*Orléans*, de 14 millions et demi ; enfin le *Midi* de plus de 6 millions : — soit une réduction totale de 78 millions (ou environ 15 p. 0/0). Ces économies ont été contestées pour une partie ; de plus, elles n'étaient pas toutes durables. Mais, quoi qu'on en rabatte, il en reste assez pour prouver qu'une gestion sévère peut être d'un secours puissant pour aider l'État à franchir la passe difficile où il se trouve engagé avec les Compagnies de Chemins de fer.

On ne saurait mieux dire! Oui, il faut que l'État sorte de l'impasse financière dans laquelle son Budget ordinaire est aujourd'hui engagé par rapport aux Chemins de fer! Oui, il faut qu'il puisse atteindre, sans augmentation de charges pour ses contribuables, l'époque où le développement rationnel des recettes de Chemins de fer viendra le décharger de la responsabilité financière des *Conventions de 1883*.

Mais, pour arriver à ce résultat, il est indispensable que le Parlement se rende compte, une fois pour toutes, des causes réelles qui ont amené la situation présente.

Est-ce le fonctionnement des *Conventions de 1883*, comme on semble le supposer? Hélas! nous savons que ces *Conventions* n'ont été elles-mêmes conclues que pour dégager l'État des charges financières qu'il avait assumées en décidant l'exécution trop rapide d'un trop grand nombre de lignes dont l'exploitation ne devait donner que des mécomptes.

Qu'on veuille bien parcourir à nouveau les Chapitres que nous avons consacrés aux conséquences de l'oubli des sages prescriptions de la loi du 12 juillet 1865 sur les Chemins de fer d'intérêt local; qu'on se rappelle l'engouement de tous les corps constitués en faveur d'un prompt achèvement de notre réseau de voies ferrées et les manifestations répétées de l'opinion publique qui amenèrent finalement l'élaboration du *Plan Frey-*

cinet; qu'on relise avec soin les justes critiques que MM. Krantz et Varroy formulèrent au Sénat contre la réalisation de ce programme de travaux publics lors de sa discussion, en 1879, et les conclusions qu'ils en tirèrent pour l'avenir... et on comprendra que si, en 1894, l'État se trouve à nouveau dans une impasse financière, ce n'est pas aux *Conventions de 1883* qu'il faut en attribuer la responsabilité.

La vérité c'est que, de 1872 à 1893, on a mis en exploitation 18.105 kilomètres de nouvelles lignes, que la construction de ces lignes a absorbé un capital beaucoup trop considérable pour les services qu'elles pouvaient rendre, et que leur exploitation a donné, à son tour, de désastreux résultats, ainsi qu'en témoigne le produit net kilométrique de l'ensemble du réseau français qui, donnant 22.779 francs par kilomètre en 1872, au lendemain de la Guerre et avec un réseau total de 17.438 kilomètres, est tombé, en 1893, à 14.836 francs avec un réseau total de 35.543 kilomètres.

Nous payons, aujourd'hui, l'erreur commise par les Pouvoirs publics pendant la période 1874-1880. On croyait alors, de très bonne foi sans doute, que les recettes des lignes nouvelles arriveraient très rapidement à couvrir, non seulement leurs dépenses d'exploitation, mais aussi l'intérêt de leurs capitaux de premier établissement... et on poussait, par tous les moyens, l'État à concéder de nouveaux Chemins de fer et à endosser, sous forme

de garantie, la responsabilité financière de leur construction et de leur exploitation.

En 1883 on a cru, aussi, qu'en répartissant sur une plus longue période l'exécution des lignes concédées et en demandant aux deux *Réseaux* des Grandes Compagnies de venir au secours du *Troisième Réseau* (comme, par application des *Conventions de 1859*, les augmentations de produits de l'*Ancien réseau*, étaient venus se déverser dans l'exploitation du *Nouveau*) on éviterait, pour l'État, les difficultés qui se montraient déjà à son horizon budgétaire.

Les *Conventions de 1883* reposent entièrement sur cette idée maîtresse... mais l'événement n'a répondu que d'une manière très incomplète aux espérances d'avenir que l'expérience du passé pouvait cependant justifier.

Nous avons démontré, avec preuves à l'appui, que les résultats de ces *Conventions*, de même que ceux des *Conventions de 1859*, loin d'être favorables aux actionnaires des Grandes Compagnies avaient, au contraire, singulièrement compromis leurs intérêts : d'abord en leur enlevant tout le bénéfice que l'augmentation régulière des produits nets de leurs *Anciens Réseaux* devait naturellement leur donner; enfin, en faisant assumer à ces Compagnies la responsabilité d'un *Troisième Réseau*, composé, en très grande partie, de mauvaises lignes et dont l'exploitation est aujourd'hui ruineuse.

Logiquement, la période actuelle aurait dû être considérée, en ce qui concerne l'exploitation des lignes de ce *Troisième Réseau*, comme une période transitoire et, à ce titre, il aurait fallu créer entre l'Etat et les Grandes Compagnies un régime financier, hors budget, dont le Ministre des Travaux publics et le Parlement auraient eu, bien entendu, la direction et le contrôle.

Les voies et moyens de ce régime transitoire d'*exploitation*, — qu'il ne faut pas confondre avec la *construction*, dont les dépenses doivent entrer au compte de premier établissement comme, d'ailleurs, celles de toutes les lignes qui reviendront à l'Etat en fin de concession et dont, par conséquent, le service d'amortissement doit être réglé sur la durée des concessions elles-mêmes — auraient pu être facilement assurés par des obligations d'un intérêt à déterminer, émises aux environs du pair, avec une période d'amortissement limitée par exemple à trente années, mais avec faculté de les rembourser par anticipation si le développement des recettes le permettait.

Le déficit des recettes sur les dépenses aurait été comblé, comme aujourd'hui, d'abord par les excédents des anciennes lignes que les *Conventions* apportent à l'ensemble du réseau, par les annuités résultant de lois intérieures et inscrites au Budget ordinaire de l'État, et, le surplus, par une émission correspondante d'*obligations spéciales*.

C'est précisément ce surplus que l'État verse aujourd'hui aux Compagnies, sous la forme de garantie d'intérêts, en exécution des *Conventions de 1883*.

L'incorporation de ces garanties dans les dépenses ordinaires de notre Budget d'État est la cause évidente de tout le mal puisqu'elle a pour conséquence réelle de faire payer aux contribuables les sommes versées aux Compagnies pour cet objet spécial, alors que ces sommes ne sont pas des dépenses effectives mais seulement des *avances remboursables* qui reviendront sûrement — sous une forme quelconque — dans les caisses du Trésor.

Cette faute a déjà eu pour conséquence de renverser l'équilibre budgétaire si laborieusement établi par la dernière Chambre... et nous pouvons encore répéter qu'elle rend fatalement toute prévision d'équilibre impossible, parce que le chiffre des garanties nécessaires à une année quelconque ne dépend, ni de la volonté du Gouvernement, ni de celle du Parlement, mais simplement des circonstances traversées par l'exploitation des Compagnies bénéficiant des *Conventions de 1883*.

En résumé, il est indéniable que la question des *Rapports de l'Etat avec les Grandes Compagnies de Chemins de fer français* — relativement à la construction et à l'exploitation du *Troisième Réseau* — est aujourd'hui mal posée, et que l'État, les

contribuables et les Compagnies elles-mêmes, ont le plus grand intérêt à revoir et à modifier le régime financier des *Conventions de 1883*.

Nous avons la conviction qu'on trouvera une solution donnant satisfaction à tous les intérêts en présence..... si l'on veut étudier le problème à résoudre sans parti pris.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

Paris. — Imprimerie de la Presse, 16, rue du Croissant. Simart

